Jetzt 108 Seiten Umfang!

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 6
Juni 2016
65. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Dänemark 56,00 DKK
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *218 von Lenz*
- *VT 137 Stettin von Kres*
- *V 200.1 von Piko*

Werkstatt:
- *Tunnel für Bahn und Schiff*
- *Ein moderner Wertstoffhof*

Die Erzgebirgische Aussichtsbahn
Paradestrecke für Sonderzüge

Das Spalter-Bockl
Letztes Glaskasten-Reservat

Ruhestand der Baureihe 218 naht

Lautstarker Abschied

Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachhändler



SPUR H0



SET



SET

Der Alex Zug - Teil 1 — Roco

Im Set sind 2 Wagen von ROCO und 1 Wagen von Tillig enthalten. Alle Fahrzeuge sind aktuell auch noch im Einsatz.

64170 / 115 18 923 | H0 | VI NEM | = | 909 | Auflage 400 | **€ 199,99**

IC Deichgraf von Westerland nach Basel - Set 1 — Roco

Inhalt: Abteilwagen 2. Klasse, Abteilwagen 2. Klasse mit Schlußlicht, Großraumwagen 2. Klasse. Weitere Sets folgen.

64166 / 115 18 893 | H0 | IV NEM | = | 909 | Auflage 300 | **€ 199,99**



NUR BEI UNS*



Diesellokomotive 218 175-8 — Roco

Die Intercityzüge werden zwischen Westerland und Hamburg mit 2 Dieselloko-motiven der Baureihe 218 befödert. Das Modell ist für den IC Deichgraf das ideale Zugpferd.

73718 / 115 35 992 | H0 | IV NEM | = | 188 | digital | Auflage 250 | **€ 249,99**

79718 / 115 36 000 | H0 | IV NEM | ~ | 188 | digital | Auflage 200 | o. Abb. | **€ 249,99**

Flachwagen Sgns mit Container — MAX BÖGL — märklin H0

Der Max Bögl Container (40") stammt von ACME und ist aufwen-dig bedruckt und gestaltet.

47094 / 115 18 931 | H0 | VI NEM | ~ | 227 | Auflage 1.000 | **€ 64,95**



Ihr schneller Klick zu uns!
gleich reinklicken
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inhaber Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inhaber Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Thalenhorststraße 15,
28307 Bremen,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße,
32760 Detmold,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz
(Inhaber Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Modellbahn Apitz
(Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218,
42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster, Inhaber Evely Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Spiel und Freizeit Wasser (Spiel und Hobby Wasser, Inhaber Herrmann Josef Wasser)
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan (Spielwaren und Geschenke, Inh. Manfred Feigenspan e.K.)
Parkstraße 14, 61231 Bad Nauheim,
Tel.: 06032-28 74

Spiel + Freizeit Brachmann
(Heinrich Brachmann GmbH)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau,
Tel.: 06181-92 35 20

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e.Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Eisenbahn & Modellbau Köngeter
(Köngeter Bruno Eisenbahn u. Modellbau)
Poststraße 44, 71032 Böblingen,
Tel.: 07031-22 56 77

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Wagner (Spielwaren - Wagner, Inhaber Klaus J. Bühler e.K.),
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07441-76 09

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum
(Das Lokmuseum, Inhaber Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inhaber Karlheinz Bauer e.K)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inhaber Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Die Spielzeugkiste
(Inhaber Michael Golombeck)
Rosenkavaliersplatz, 81925 München,
Tel.: 089-9 10 12 43

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inhaber Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel+Freizeit Gersthofen
(Spiel+Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21-20 00

Spielwaren Habermeyer (Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92, 86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle
(Inhaber Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurener Str. 1,
87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-42 09 90

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss (Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6, AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19, FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp,
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: 0031-65 4 26 69 93

Trein en Zo (CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25, NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90, BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com



14 Mit Karacho in den Ruhestand

Von einst über 400 Loks der BR 218 sind inzwischen nur noch etwa 80 Maschinen im täglichen Plandienst gefordert, beispielsweise in Niebüll, Ulm und Kempten.



Titel: BR 218
Modelle: Roco
Foto: Markus Tiedtke

TITELTHEMA

VORBILD

DREHSCHEIBE

LOKOMOTIVE

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

MODELL

WERKSTATT

JUNGES HOBBY

TEST

PROBEFAHRT

SZENE

AUSSERDEM



28 Über alle Berge
Die Erzgebirgische Aussichtsbahn ist auch in diesem Jahr ein beliebtes Ausflugsziel.



58 Doppeltunnel von Arzviller
Wie ein Diorama mit Schiffs- und Bahntunnel gestaltet wurde, beschreibt Michael R. Gauß.



82 Trommers Traumanlage
H0-Anlage mit zwei Bahnhöfen der Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz.

FOTO: LOTHAR WEBER

Blauer Himmel zur Jubiläumsfahrt: In Lintorf beschleunigt die P 8 den bunten Zirkuszug nach einem Signalhalt.

JUBILÄUMSFAHRT UNTER DAMPF

Roncalli unterwegs

□ Anlässlich seines 40-jährigen Bestehens ließ sich der berühmte Kölner Zirkus Roncalli etwas Besonderes einfallen: Der letzte Zirkus Deutschlands, welcher den Transport per Bahn dem Straßenverkehr vorzieht, ließ seinen 25 Güterwagen am 12. April 2016 auf der Reise von Herne nach Köln ab Essen Hbf nicht nur die Dampflokomotive 38 2267, sondern auch drei Reisezugwagen vorspannen. Diese historischen Fahrzeuge gehören zum Bestand des Eisenbahnmuseums in Bochum-Dahlhausen. Für die 50 verfügbaren Sitzplätze waren einige Tage zuvor Einladungen versandt beziehungsweise verlost worden. Mit der Aktion wollte sich Roncalli bei seinen Freunden für vier Jahrzehnte Treue bedanken. Der etwa 600 Tonnen schwere und 440 Meter lange Zug erhielt bei den Anfahrten Schubunterstützung von der Diesellok 1275 801 (MaK-Typ G 1206) der Railflex GmbH in Ratingen. In Düsseldorf sorgte der Fehler eines Fahrdienstleiters für einen kurzen Schreckmoment: Er hatte den Sonderzug vergessen, so dass dieser ohne den eigentlich vorgesehenen Halt am Hauptbahnhof vorbei nach Hilden geleitet wurde. Die Schublok zog den Zug schließlich zurück zum Hauptbahnhof. Der Zirkus zeigt seine Show noch bis zum 22. Mai auf dem Kölner Neumarkt.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

■ ***Der Transport eines neuen Trafos zu einem Umspannwerk ist ein aufwendiges und seltenes Ereignis. Am 17. April 2016 wurde das Amprion-Umspannwerk an der Stadtgrenze von Bochum zu Essen an der KBS 450.1 (Linie S 1) bedient. Da die Anschlüsse über keine Weichen mehr verfügen, musste ein Gleisstück umgelegt und der S-Bahnverkehr daher eingleisig geführt werden.***

MUSEUMSFAHRZEUGE

Sonderleistung mit Tücken

☐ Eine besondere Aufgabe wurde der altroten Railsystem-215 001 (Baujahr 1968) am 12. April 2016 übertragen: Mit 18 Reisezugwagen, einer Wagenzuglänge von 476 Metern und rund 800 Tonnen Zuggewicht trat sie eine Fahrt von Hamm über Altenbeken und Kreiensen nach Oker am nördlichen Harzrand an. Dort sollten sieben Wagen für das DB-Werk in Halberstadt und elf Wagen für das Netinera-Werk in Neustrelitz auf zwei Züge aufgeteilt werden. Die Wagen stammen aus dem Stillstandsmanagement der DB AG in Hamm, sie sollen für Flüchtlingszüge sowie für den Export in den Iran aufbereitet werden. Womöglich aufgrund seiner Länge schien der Zug der Betriebszentrale auf der anspruchsvollen Strecke unheimlich zu sein, so dass der Zug trotz vorgegebener Fahrplanhalte überall durchgewunken wurde. Das blieb nicht ohne Folgen: Ohne Pause und Lastunterbrechung gab die gummigefederte Kupplung der V 160 zwischen Motor und Getriebe in einer Steigung auf. Als Hilfslokomotive wurde die für die DB AG im Bahnhof Göttingen rangierende 212 001 der Ilmetalbahn von DB Netz geordert, welche den Zug zunächst nach Kreiensen schleppte.

Nun orderte man die in Osnabrück stehende V 160 002 als Ersatz für die 215 001. Am nächsten Morgen erschien diese V 160 bereits gegen zehn Uhr in Kreiensen. Weiterfahren konnte der Zug aber noch nicht, da DB Netz auf einen neuen Fahrplan bestand: Der Fahrplan vom Vortag sei bereits älter als 24 Stunden, obwohl die Abfahrtszeit in Kreiensen erst um 13.33 Uhr gewesen war. So konnte die Fuhre die Fahrt in Richtung Harz erst am Mittag fortsetzen. Bis kurz vor Seesen war es möglich, die 60 km/h zu halten, danach sank die Geschwindigkeit kontinuierlich bis auf 20 km/h. Die Rampe bei Langelsheim wurde im Schneckentempo passiert. Bei der Ausfahrt in Goslar übertönte „Lollo" mit ihrem Maybach-Motor deutlich den Straßenverkehr und ließ manchen Passanten ehrfurchtsvoll erstarren. So wurde die anspruchsvolle Fahrt schließlich auch für die erst seit 2015 wieder einsatzfähige V 160 002 zur Bewährung.



FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Mit rund 23 Stunden Verspätung und der Ersatzlok V 160 002 erreichte der DGS 69505 auf seiner Fahrt nach Oker bei Seesen den Harz.

FLUCH UND SEGEN



Stefan Alkofer

In meiner Schulzeit wurden den Vervielfältigungen noch auf Matrizen angefertigt, die so gut rochen, wenn man sie abholte. Sogar Kohlepapier war noch vertraut und das Telefon besaß eine Wählscheibe. Die modernste Errungenschaft war ein Kopierer, über den der Hausmeister wachte. Während meines Studiums zeichnete ich graphische Auswertungen noch per Hand auf Millimeterpapier.

In unserer heutigen digitalen, vernetzten Welt wirkt das alles, was noch gar nicht so lange her ist, bereits museal.

Wir haben uns schnell daran gewöhnt, überall und jederzeit Informationen erhalten zu können, ständig online zu sein. In manch ruhigem Moment frage nicht nur ich mich, wie konnte die Welt früher überhaupt funktionieren?

Diese schöne neue Welt, die Möglichkeiten bietet, an die vor wenigen Jahren nicht zu denken war, hat jedoch Schattenseiten: Wer beim Lesen seiner E-Mails auf dem Smartphone gegen einen Laternenpfosten läuft, ist lediglich selbst schuld. Wer beim Autofahren deshalb einen Unfall verursacht, ist eine Gefahr. Tragisch wird's, wenn Personen, die hohe Verantwortung tragen, von den so genannten neuen Medien abgelenkt werden.

Die Staatsanwaltschaft Traunstein erklärte kürzlich, dass der beschuldigte Fahrdienstleiter des Zugunglücks von Bad Aibling zum Zeitpunkt des Geschehens auf seinem Smartphone ein Online-Spiel absolvierte. Ohne eine Vorverurteilung zu treffen, wäre dies zumindest eine erste, zwar unfassbare, jedoch plausible Erklärung für die bislang unverständliche Fehlerkette, die am vergangenen Faschingsdienstag ablief.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

In Leipzig-Plagwitz wurde am 14. April 2016 der Sonderzug DbZ 52606 nach Dresden-Altstadt zum Dampfloktreffen vorbereitet. Dazu wurde zunächst der DbZ 52614 aus Ludwigslust über Rothensee nach Plagwitz erwartet. Dieser kam mit Zuglok 118 552, dahinter rollte die rumänische 131.060 des Vereins „Historische Eisenbahn Westmecklenburg e. V." In der Zwischenzeit fanden schon die vorbereitenden Rangierarbeiten für den Sonderzug statt, bestehend aus 118 552, Begleiterwagen, 95 1027, 52 8154 und als Schlusslok 131.060. Dieser konnte in Leipzig-Leutzsch abgelichtet werden.

DB NETZ

Gewollte Entgleisung

Eine interessante Übung konnte am 6. April 2016 in Fulda beobachtet werden. Hauptdarsteller auf dem Gelände des ehemaligen AW Fulda waren unter anderen ein umgestürzter G-Wagen sowie die mit einem Drehgestell entgleiste 141 161. Anlass waren die Dreharbeiten zu einem Dokumentar- und Werbefilm über den neuen Krantyp (Multi Tasker 1200 von Kirow) von DB Netz-Notfalltechnik. Für diesen Film wurde 141 161, die in Fulda schon seit einigen Jahren als Übungslok für Aufgleisversuche dient, extra von ihrem Standort auf einem toten Gleis zurück auf ein Betriebsgleis gesetzt. Der Kirow-Kran musste die Lokomotive dann für verschiedene Filmszenen mehrmals aufgleisen beziehungsweise von einem Gleis auf ein anderes heben. Am Ende wurde dann noch der umgeworfene G-Wagen wieder aufgerichtet und eingegleist.


FOTO: STEFAN KARKOWSKI

141 161 trägt übrigens noch das originale Farbkleid, mit dem sie bis zu ihrer Ausmusterung im Jahr 2003 unterwegs war.

ZWISCHENHALT

Bei der Vinschgaubahn von Meran nach Mals in Südtirol steht in nächster Zeit die Elektrifizierung an. Die Spannungsversorgung wird nicht mit dem üblichen italienischen Stromsystem von 3 kV Gleichstrom, sondern mit 25 kV Wechselstrom erfolgen. Als Zugsicherungssystem kommt ETCS Level 2 zur Anwendung.

Das Dieselnetz Erzgebirge soll nach dem Willen des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) unmittelbar wieder an den bisherigen Betreiber DB RegioNetz Verkehrs GmbH („Erzgebirgsbahn") vergeben werden. Diese Alternative zum Ausschreibungsverfahren könnte den Fortbestand des Personenverkehrs im Erzgebirge bis 2021 sichern.

Von Iran nach Aserbaidschan soll noch dieses Jahr eine neue Bahnstrecke gebaut werden. Von der 153 Kilometer langen Verbindung zwischen Astana und Rasht verspricht sich der Iran einen besseren Verkehrsanschluss nach Russland und Europa.

Die Tschechische Staatsbahn ČD (České Dráhy) plant ein großes Fahrzeugbeschaffungsprogramm. Es sollen unter anderem 30 neue Regionalverkehrs-Dieseltriebzüge für rund vier Milliarden Kronen (150 Millionen Euro) und 20 mehrsystemfähige Elektro-Schnelltriebwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h für gut 4,6 Milliarden Kronen beschafft werden. Zudem sollen 50 neue Reisezugwagen in Dienst gestellt werden. Die Rahmenverträge beinhalten auch Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

■ *Seit März sind die letzten RBH-Drehstromloks der Reihe E 1200 wegen Defekten abgestellt. Da wohl keine Reparaturen mehr von der DB AG, zu der die RBH seit einigen Jahren gehört, durchgeführt werden, ist somit das Ende der ersten Drehstrom-Serien-E-Lok-Baureihe besiegelt. Die letzten Loks verdienten sich ihr Gnadenbrot im Verkehr auf der Kokerei Prosper in Bottrop. 1976 beschaffte die ehemalige Ruhrkohle AG (RAG) eine erste kleine Serie von sechs Maschinen dieses Typs. Später wurden noch weitere Loks erworben. Nach Testfahrten in Österreich kauften auch die ÖBB eine Serie in einer etwas weiterentwickelten Form. Da die Loks zunächst eine dunkelgrüne Lackierung trugen, bekamen die Maschinen schnell den Spitznamen „RAGodile“.*



FOTO: HENDRIK FLATH

■ *Die Heeresfeldbahnlok des Typs HF 210 E (Borsig, 1939) bestritt am 28. März 2016 ihre letzten Fahrten vor dem im April anstehenden Fristablauf. Derzeit ist noch unklar, ob die seit 2009 zum Bestand der Eisenbahn-, Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH gehörende Maschine wieder eine Aufarbeitung erhält. Somit bestand am Ostermontag die (vorerst) letzte Chance, die bekannte Lokomotive unter Dampf abzulichten. Viele Eisenbahnfreunde, aber auch Familien nutzten das schöne Wetter, um die Maschine nochmals in Aktion zu erleben. Denn gerade bei Kindern ist die blaue Lok äußerst beliebt. So kann man sich nur dem Abschiedsgruß auf der Rauchkammertür anschließen: „Ade Aquarius C“.*

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


FOTO: MICHAEL GIEGOLD

☐ Der Wagen 63 80 99-30 003-7 vom Typ WLBvmsk 177.1 war am 1. April 2016 im EZ 51715 von Nürnberg nach Seddin eingestellt. Eben hat er Hof Gbf erreicht. Von diesem Wagentyp gibt es vier Stück, sie sind selten und meist in speziellen Zügen anzutreffen. Wir wollen von Ihnen den Verwendungszweck dieser Waggons wissen.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2016 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete: „25 Exemplare". Gewonnen haben: Barmeyer, Holger, 56073 Koblenz; Schramm, Max, 57482 Wenden; Braatz, Dirk, 37574 Einbeck; Elbel, Jürgen, 26954 Nordenham; Kerch, Brigitte, 67663 Kaiserslautern; Weise, Peter, 86751 Mönchsdeggingen; Kaatzke, Stefan, 04838 Doberschutz; Jache, Elvira, 06116 Halle; Schmotz, Uli, 08301 Bad Schlema; Eckstein, Dietmar, 67304 Eisenberg; Schröppel, Kerstin, 89441 Medlingen; Thiede, Rolf-Uwe, 08056 Zwickau; Kerbitz, Günter, 46485 Wesel; Bauer, Jürgen, 01279 Dresden; Arenberg, Robert, 53619 Rheinbreitbach; Peters, Josef, 54296 Trier; Strauch, Hans-Jürgen, 40764 Langenfeld; Winkler, Eveline, 04610 Meuselwitz; Hess, Matthias, 64807 Dieburg; Wuttke, Ralf, 04827 Machern.

POLEN

SU 45 vor dem Aus

☐ Mittlerweile laufen die neuen dieselelektrischen Loks der Pesa-Baureihe SU 160 relativ stabil bei der polnischen PKP. In Krzyz etwa sind SU 160 006, 008 und 009 stationiert, die den Verkehr von PKP-Intercity auf der Ostbahn übernommen haben. Die neuen SU 160 verdrängen die bekannten SU 45 nun endgültig. Deren unmittelbares Ende war am 9. April 2016 Anlass für eine Abschiedsfahrt mit dieser bekannten und beliebten polnischen Diesellok-Type, die von deutschen Eisenbahnfreunden organisiert wurde. Die Fahrt wurde mit SU 45-089 durchgeführt. Es ist die letzte Lok, die noch in grüner Lackierung verkehrt. Ihre Fristen laufen am 26. Mai 2016 ab. Danach gibt es nur noch die rot-silberne SU 45-079 bei Przewozy Regionalne und die blaue SU 45-141 bei Unikol, einer Privatbahn. Die Sonderfahrt mit SU 45-089 fand zwischen Stargard Szczecinski und Czarne statt.



FOTO: SYLVIO SCHOLZ

Gruppenbild mit SU 45. Der Abschied der bekannten Baureihe zog einige Fans nach Polen.



FOTO: VOLKER THALHÄUSER

Bei der Ausfahrt aus Krzyz rollt eine SU 160 an abgestellten Vorgängern der Baureihe SU 45 vorbei.


FOTO: PATRICK WEILAND

Die Pressnitztalbahn veranstaltete am 2. April 2015 eine große Dampflokrundfahrt durch Sachsen und Tschechien. Zum Einsatz kamen dabei zwei Edelrenner der DR-Baureihe 01.5. Als Zuglokomotive fungierte die kohlegefeuerte 01519 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn und den Vorspann übernahm die hauseigene ölgefeuerte 01509 der Pressnitztalbahn. Auch Petrus gab sein Bestes und verwöhnte Teilnehmer und Fotografen an der Strecke mit einem traumhaften Frühlingstag.


FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Für 363 135, eine ehemalige Bundesbahn-V 60, begann am 29. Februar 2016 ein zweites Leben. Die Firma „InfraServ" aus Wiesbaden schloss an diesem Tag die HU an der seit 2014 abgestellten Lok ab. Neuer Besitzer ist die „NOBEG Eisenbahndienstleistungen Kurt Reinold" mit Sitz in Furth im Wald, die 2015 den zuletzt in München Hbf eingesetzten Rangierdiesel von der DB AG übernahm. Am 12. April überstellte die Lok drei B4yg-Umbauwagen, die in den letzten Jahren vom DB-Museum an die Eisenbahnfreunde Betzdorf e. V. vermietet worden waren, nach Augsburg.

MUSEUMSBAHN

Pollo-Episode

□ Mit Unterstützung durch den Förderverein zur Erhaltung der Rügenschen Kleinbahnen konnte die Dampfsaison auf der „Pollo"-Museumsbahn in der Prignitz bereits zu Ostern und damit etwas früher als gewohnt beginnen. Die Osterfahrten mit der im Jahr 2015 nach längerer Abstellzeit aufgearbeiteten 99 4652 fanden vorrangig zwischen Lindenberg und Brünkendorf statt. Anfang Mai folgt dann die beim „Pollo" traditionelle Dampf-Woche mit verschiedenen Angeboten sowohl für Himmelfahrtsausflügler als auch für die Eisenbahnfreunde mit ihren ganz speziellen fotografischen Interessen. Die Sommersaison auf dieser zirka neun Kilometer langen Schmalspurbahn wird anschließend mit einer der vereinseigenen Dieselloks vom Typ V 10 C bestritten. Zusätzlich soll dann im Rahmen der Schmalspur-Expo im Herbst nochmals eine Dampflok beim „Pollo" begrüßt werden, die 99 4511 der IG Preßnitztalbahn.



FOTO: NIELS KUNICK

Die Aufnahme entstand am 26. März 2016 im Bahnhof Brünkendorf beim Umsetzen des dort endenden Zuges aus Richtung Lindenberg. Die Züge wurden zu Ostern eigens verlängert.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ Schnellzug-Lok vor Güterzug: Der so genannte Henkel-Zug der Bayern-Bahn ist immer wieder für eine Überraschung gut, insbesondere an Samstagen. Da für die am 10. April durchgeführten Museumsfahrten des Bayerischen Eisenbahnmuseums 01 066 bereits unter Dampf stand, wurde sie kurzerhand eingesetzt, um die leeren Wagen von Gunzenhausen nach Nördlingen in die Wochenend-Abstellung zu ziehen.

■ „Zwei Altmeister steigen ab!" Unter diesem Motto stand die Sonderfahrt zu Ehren von Rudhart Ohme und Dietmar Altmann, welche von Dresden über Chemnitz, Annaberg-Buchholz, Cranzahl, Schwarzenberg sowie Aue wieder zurück nach Dresden führte. Zur blauen Stunde steht 52 8079 in Aue zur Abfahrt bereit, um als DPE 88709 die letzte Etappe zurückzulegen.



FOTO: STEVEN SEIDEL

TOP UND FLOP

TOP: Länger im Einsatz

Die noch relativ jungen Lokomotiven der Baureihe 143 werden bei DB Regio ausgemustert, weil ihre Leistungen von Elektrotriebwagen übernommen werden. Nun haben einige der teilweise erst knapp 30 Jahre alten Maschinen bei DB Cargo im Güterverkehr eine neue Verwendung gefunden, so dass zumindest manchen Loks die vorzeitige Verschrottung erspart bleibt.


FOTO: THOMAS LIEBERT

Seit dem 19. April 2016 sind Lokomotiven der Baureihe 143 für DB Cargo unterwegs. Tags zuvor wurden als erste Loks 143 285, 354, 871 und 934 von Magdeburg-Buckau nach Seelze überführt. Dort sollen sie die betagten 139/140 endgültig ablösen. Ihre erste Zugleistung führte 143 285 am 20. April 2016 mit einem Güterzug nach Göttingen. Hier ist die Maschine mit dem EK 53736 bei Hohnstedt auf der Nord-Süd-Strecke unterwegs.

FLOP: Radweg statt Gleise

Seit 2001 liegen die Gleise der Strecke Vaihingen (Enz) – Enzweihingen brach. Bekannt wurde die Strecke in den letzten Jahren durch den Einsatz des Triebwagens T 04 von 1928. Nun wurde beschlossen, dass die Gleise zum neuen Bahnhof Vaihingen an der ICE-Neubaustrecke einem Radweg weichen sollen. Mitten in der dicht besiedelten Region wird damit wieder ein Stück Schieneninfrastruktur zerstört. Und das geschieht auch noch mit massiver Förderung durch den Verband „Region Stuttgart“.


FOTO: ROLAND WIRTZ

146 555 fährt am 26. März 2016 mit IC 2201 (Norddeich Mole – Köln) in Oberhausen Hbf ein.

IC-LINIE 35 NORDDEICH – KÖLN

Fast komplett auf IC 2 umgestellt

☐ Auf der IC-Linie 35 Norddeich/Emden – Münster (W) – Köln (– Koblenz – Stuttgart/Konstanz) wurden bislang ausschließlich lokbespannte Wagenzüge eingesetzt, die von E-Loks der Baureihe 101 gezogen wurden. Ende März wurde diese Linie fast vollständig auf Wendezüge mit fünf Doppelstock-Waggons und einer E-Lok der Baureihe 146 umgestellt („Intercity 2“). Dies betrifft insbesondere die in Köln endenden beziehungsweise beginnenden Züge dieser Linie. Am Wochenende verkehren teils noch herkömmliche IC-Zuggarnituren, etwa beim IC 2019, der samstags bis Stuttgart durchläuft.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

■ *Neuzugang bei National Express (NX): 110469 erstrahlt seit Kurzem wieder im Bundesbahn-Blau, mit markantem rotem Zierstreifen, der zum NX-Design passt. Die Bügelfalten-Lok ist unter anderem dafür vorgesehen, die NX-Ersatz-Garnitur auf der RB48 zu ziehen beziehungsweise zu schieben. Am 1. April 2016 wurde die Lokomotive abgenommen und einen Tag später nach Köln überführt. Das Foto zeigt die Maschine an der Felswand bei Ennepetal.*



FOTO: VOLKER THALHÄUSER

■ *Zurzeit finden in ganz Polen Probefahrten mit dem für DB Regio bestimmten PESA-Triebzug 633001/633501 statt. Am Sonntag, dem 11. April 2016, war der Zug auf dem Weg nach Schlesien und passierte dabei den noch vollständig mit Formsignalen ausgerüsteten Bahnhof Sulechow.*

ZEITREISE

An der Max- und Moritzbahn



FOTO: BURKHARD WOLLNY

1978 war das Ende der Strecke noch nicht absehbar. Obwohl die Gleise zwischen Probstzella und Gräfenthal durch das Grenzsperrgebiet führten, wurde der Verkehr zu DDR-Zeiten aufrechterhalten.



FOTO: FLEISCHER

Wäre der DBV-Förderverein Max- und Moritzbahn e.g.V. im Bahnhof Schmiedefeld nicht inzwischen aktiv geworden, würde sich das Bahngelände binnen weniger Jahre in einen dichten Wald verwandeln.

■ Im Bahnhof Schmiedefeld an der heute stillgelegten Bahnlinie zwischen Ernstthal am Rennsteig und Probstzella stand am regnerischen 4. März 1978 der Personenzug nach Lauscha zur Abfahrt bereit. Nach über zehn Jahren ohne Zugbewegungen verkehren auf der Strecke, die auch Max- und Moritzbahn genannt wird, heute wieder Draisinen, die von Ausflüglern gemietet werden können. Die Strecke wurde vom Förderverein freigeschnitten, nachdem selbst für Fußgänger auf den Gleisen kein Durchkommen mehr möglich war. Eine Reaktivierung im Personennahverkehr ist in naher Zukunft leider nicht zu erwarten, nachdem selbst die Züge von Sonneberg über Lauscha und Ernstthal nach Neuhaus am Rennweg künftig mangels Nachfrage statt wie bisher im Stundentakt nur noch zweistündlich verkehren werden. Das hindert den Förderverein jedoch nicht, die Strecke weiter zu beleben. Ein wichtiger Bestandteil der Arbeit ist die Pflege der unter Denkmalschutz gestellten Viadukte und technischen Einrichtungen der Strecke. Die nächste Veranstaltung ist das Bahnhofsfest mit Zweiwegetreffen im Bahnhof Gräfenthal am 15. Mai. Weitere Informationen zum Förderverein, den geplanten Veranstaltungen und den Draisinenfahrten sind unter www.foerderverein-max-und-moritzbahn.jimdo.com zu bekommen.

Das Warten hat ein Ende – der neue Brandl ist da!

Weitere Ausgaben aus der Eisenbahn-Journal-Reihe „Josef Brandls Traumanlagen"



Bauen wie Brandl
Schritt für Schritt zur perfekten Anlage
Best.-Nr. 661201



Flamsbana
Eine traumhafte Modellbahnreise in den Norden
Best.-Nr. 661202



Bauen wie Brandl, Teil 2
Grundbegrünung und Arbeit mit Elektrostat
Best.-Nr. 661301



Heigenbrücken
Magistrale im Spessart, Teil 2
Best.-Nr. 661302



Bahnparadies Ostbayern
Märklin-Anlage mit Haupt- und Nebenbahn
Best.-Nr. 661401



Malerisches Altmühltal
Planung und Entstehung eines H0-Anlagenabschnitts
Best.-Nr. 661402

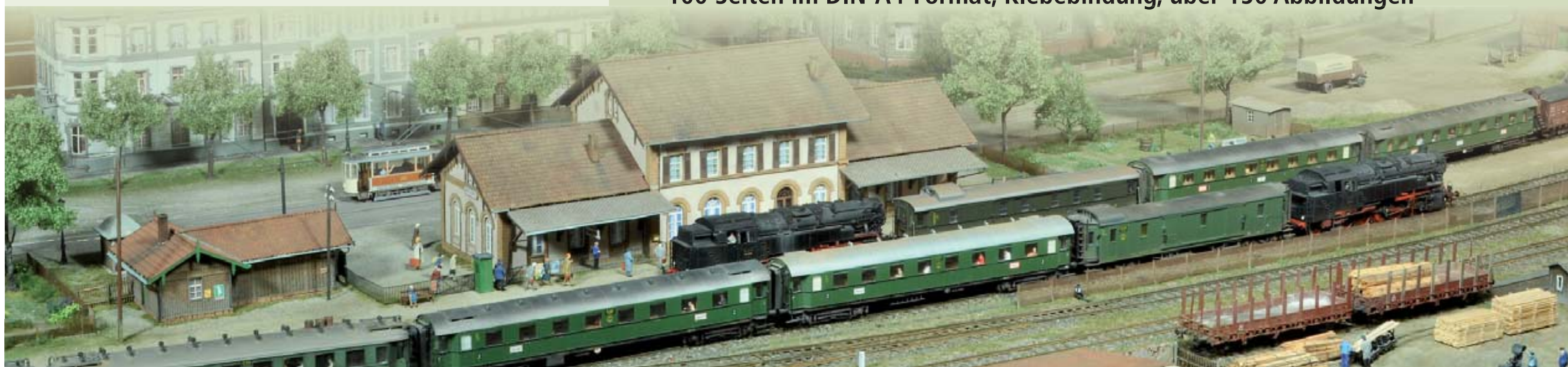
Jeweils 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, ca. 120 Abbildungen, je € 13,70

Großes Finale für die Schwarzwald-Anlage



Es war eines der anspruchsvollsten und langwierigsten Anlagen-Bauprojekte, das jemals die Werkstatt von Josef Brandl verlassen hat: die schon legendäre Schwarzwald-Anlage von Dieter Bertelsmann. In der Reihe „Josef Brandls Traumanlagen" wurde bereits mehrfach über die Entstehung dieses Meisterwerks berichtet. Jetzt hat Josef Brandl den letzten, rund acht Meter langen Bauabschnitt fertiggestellt – den Bahnhof Freiburg-Wiehre und sein städtisches Umfeld inklusive Freiburger Straßenbahn. Darüber hinaus wird ein Stück der Höllentalbahn mit einem Glanzlicht dieser Strecke dargestellt: dem bekannten Ravenna-Viadukt in höchster Modellbau-Qualität!

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen



Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn

Die fetten Jahre sind vorbei

Der Bestand von einst über 400 Maschinen der Baureihe 218 hat sich in den letzten Jahren massiv gelichtet. Nur fünf Standorte setzen den Universaldiesel der DB noch planmäßig ein. Es wird nun allmählich Zeit, Abschied zu nehmen.

FOTO: THOMAS HOFMAIER

218 422 und 498 aus Mühldorf beförderten den EC 196 München–Zürich am Morgen des 17. April 2015 (Ostermontag) bei Aitrang.

Lieblings-Loks



Die Finger einer Hand reichen aus, um die DB-Werke aufzuzählen, bei denen die 218 noch im Plandienst laufen. Von Nord nach Süd sind das Niebüll, Kiel, Ulm, Mühldorf und Kempten. Etwa 80 Loks sind dort insgesamt noch im Bestand. Die Zahl der Plantage ist geringer und dürfte bei etwa 50 liegen.

Dennoch: Die 218 sind immer noch unverzichtbar und werden mit den verbliebenen Leistungen richtig gefordert. Anspruchsvolle Einsätze bietet der Süden wie der Norden. Ein Beispiel ist die Allgäubahn: Seit Beginn der Verdieselung lief dort das Beste, was die Dieseltraktion der DB bieten konnte: V 200[1] (221), V 320 (232), 219, 210. Doch neben diesen Zweimotor- und Gasturbinenloks hatte bald die 218 in Kempten das Sagen. Spätere Versuche, die bewährten Maschinen durch etwas Moderneres oder zumindest Anderes zu ersetzen, blieben erfolglos. Weder die 229 noch die 233 der Reichsbahn, auch nicht die DE 1024 (240, oder die Euro-Runner (Baureihe 223) konnten sich durchsetzen. Die Probefahrten endeten teils schmachvoll für die Neuen. Heute laufen die Mühldorfer 218 der Südostbayernbahn vor den vier EC-Paaren, eines davon ziehen sie über die anspruchsvollere Kemptener Strecke, die anderen über Memmingen. Ein probeweiser Einsatz der neuen 245 vor diesen Zügen hat bisher noch nicht stattgefunden, obwohl in Kempten und Mühldorf 15 davon stationiert sind. Doch das sind Regio-Maschinen. DB Fernverkehr bekam für den Sylt-Verkehr weitere 245 geliefert, ob diese auch in den Süden gelangen, ist allerdings fraglich. Vielleicht wartet man tatsächlich bis zur lange schon überfälligen Elektrifizierung der Strecke nach Lindau und hofft, die 218 werden so lange halten.

Allgäustrecken als Aushängeschild



FOTO: CHRISTIAN SCHMALMACK

Am 2. August 1986 wurde die kombinierte Klappbrücke über die Schlei bei Lindaunis noch mit 218 und 212 befahren. Zwei Stellwerke regelten mit Schranken auch den Straßenverkehr.



FOTO: HELFRIED SCHIESTL

Während der letzten Einsatztage als TEE: Statt einer 210 beförderte 218 472, erst zirka zwei Monate alt, im Frühjahr 1977 den „Bavaria" Zürich – München durch Kempten-Hegge.

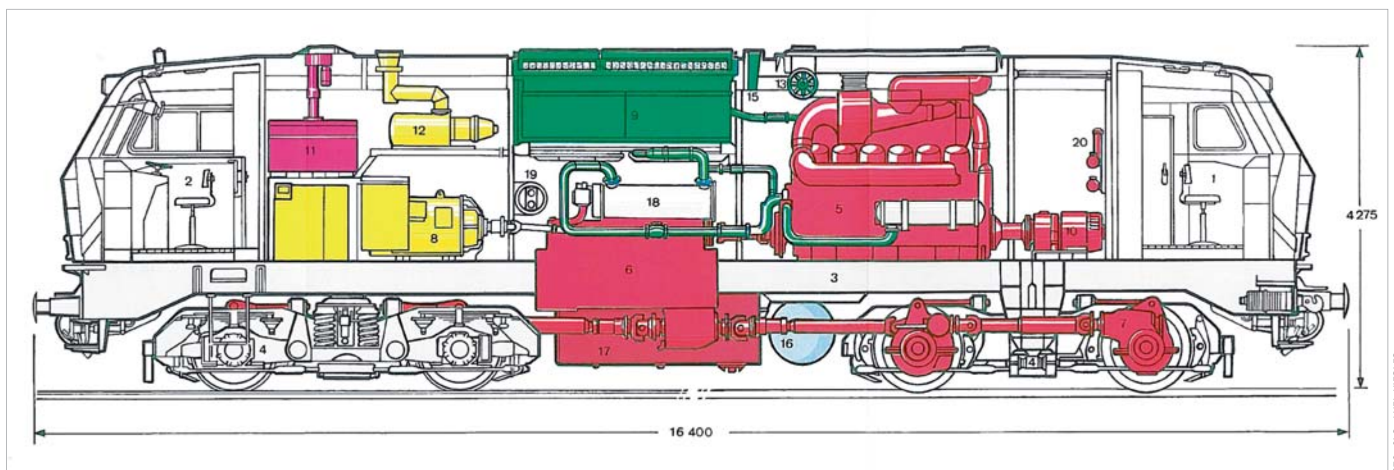


FOTO: SLG. AXEL KIEBLER

Einfacher Aufbau, komplexe Technik – die wichtigsten Hauptbaugruppen der 218: Lichtanlassmaschine (10), TB 10-Fahrdieselmotor mit Turbolader (5), Flüssigkeitsgetriebe (6), Achsgetriebe (7), Kühlanlage (9), Heizgenerator (8), Vorwärm und Warmhaltegerät (12), Batterie (11).

FOTO: JOACHIM NEU

Die Vorserienlok 218 002 erklomm am 24. März 1979 die Rampe bei Hartmannshof mit einem E-Wagen-Zug nach Sulzbach-Rosenberg. Fünf Jahre früher waren dort noch 44 und 50 zu erleben.

Ganz im Norden ist die 218 ebenfalls noch im Fernverkehr gefordert: 24 Loks sind im Werk Niebüll beheimatet und schleppen in Doppeltraktion die vier IC-Zugpaare zwischen Hamburg und Westerland. Kaum weniger anstrengend ist der bekannte Sylt-Shuttle für die dortigen 218. Kräftiger Wind, Salzluft und hoher Fahrwiderstand der Autozüge zeigen, zu welchen Leistungen die alte Technik noch in der Lage ist. Doch die derzeit vier neuen, von DB Fernverkehr beschafften 245 wirken schon als Konkurrenz.

Im Regio-Werk Kiel sind nur noch sechs Maschinen zu Hause, mit abnehmender Tendenz. Nur zwei Plantage umfassen dort die Leistungen, die vornehmlich in Richtung Hamburg, am Wochenende aber auch nach Puttgarden erbracht werden.

Deutlich mehr los ist in Ulm, dem Werk der „DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH“, kurz RAB. 26 betriebsfähige 218 sind dort derzeit im Einsatz. Die Leistungen sind umfangreich und fordern die Lok-Disponenten. Eine der Starleistungen ist das Zugpaar IC 118/119 zwischen Stuttgart und Lindau, über die Geislinger Steige, Ulm und Friedrichshafen, planmäßig in Doppeltraktion erbracht. Der knappe Einsatzbestand macht jedoch immer wieder eine Einfach-Bespannung nötig, dann haben Lokführer und Lok zu kämpfen. Neben weiteren IC zwischen Stuttgart beziehungsweise Augsburg und Oberstdorf sind vor allem Doppelstockgarnituren auf der Südbahn nach Friedrichshafen zu befördern. Nur noch ein Umlauf wird mit n-Wagen gefahren, dieser führt allerdings auch über die reizvolle Donautalbahn und könnte zum Mitfahren animieren.

Die 19 Mühldorfer Loks befördern, wie eingangs beschrieben, die „Schweizer“ EC-Züge von und nach Lindau, daneben die Regionalverkehrsleistungen zwischen Simbach, Mühldorf und München. Neun Plantage haben die acht neuen 245 den alten Loks noch übrig gelassen.

Fortsetzung auf Seite 20



FOTO: JOST DATKO

Noch nicht abgasoptimiert: 218 208 durchfuhr am 9. April 1993 den Schanz-Tunnel auf der Murrtalbahn mit einem Eilzug von Nürnberg nach Stuttgart im Leerlauf. Danach wurde auf der Fornsbacher Seite hochgeschaltet.



Spitzkehrenbahnhof: Fehlte der Steuerwagen, wurden die Bayrischzeller Züge von den 218 umfahren, daran erinnere ich mich auch. Am 29. Juli 1977 existierte noch der Lokschuppen.

WARUM 218?

Es war eine Mühldorfer 218, doch das wusste ich damals natürlich nicht. Und es war wohl ein Münchner Lokführer, ein echtes Original, ein freundlicher Bayer mit Filzhut. Wir kamen vom sommerlichen Bergsteigen mit der Oma, und ich war ein Bub von vielleicht 13 oder 14 Jahren. Noch kein echter Eisenbahnfreund, aber ich muss schon interessiert hinaufgeblickt haben, zum Führerstand im Bahnhof Lenggries. Es muss 1974 oder 1975 gewesen sein. „Kimm aufi!“, tönte es herab, und kaum hatte ich mich versehen, war ich schon in der Lok. Oh, war das aber weit oben, und fremd. Aber zumindest war auch für mich ein Stuhl da, ich konnte gerade mal so hinausschauen. „Schaug's da ruig amoi o!“ (Schau es dir ruhig einmal an!) Ich durfte tatsächlich während der Fahrt und ganz allein einmal durch den Motorraum und in den zweiten Führerstand. Puh, war das laut, heiß, furchterregend. Danach war ich froh, die Runde in der Lok überstanden zu haben. Was mir auch in Erinnerung blieb, war das plötzliche „Duck di! Da sitzt a böser Fahrdienstleiter“, vielleicht in Mittersendling. Viel mehr weiß ich nicht mehr, das war vor über 40 Jahren. Es sind nur Erinnerungsbruchstücke, die aber unauslöschlich im Gedächtnis bleiben.

Die Oma, die mich mit zum Bergsteigen nahm, wohnte in Holzkirchen, etwas außerhalb der Ortschaft in einem Hochhaus. Vom Balkon aus sah man die Strecke Holzkirchen – Rosenheim. In der ganz frühen Kindheit fuhren dort Rosenheimer Schienenbusse, später, nach der Elektrifizierung, 144 des Bw Rosenheim. Ganz nett. Doch etwas Anderes beförderte meine Eisenbahn-Sehnsucht: Das ferne Wummern aus der Richtung des Holzkirchener Bahnhofs, wo die großen Dieselloks, vor allem bei Westwind, deutlich vernehmbar den Bahnhof in Richtung München und Berge verließen.

Bei einem der Verwandtschafts-Besuche am Wochenende nahm ich mir ein Herz und fragte meinen Onkel, ob er mir nicht seine Nikon samt Stativ leihen könnte. Ich wollte Nacht-Bilder am Bahnhof machen. Es hatte tagsüber heftig geschneit, und in der Ferne wummerten die 218. Wir sprachen ein bisschen über die richtigen Belichtungszeiten und ich durfte losziehen. Tatsächlich gelangen mir einige ganz gute Aufnahmen. Auf eine bitterkalte Stunde am Bahnhof folgte die Fahrt im kuschelig-warmen Silberling zum Münchner Hauptbahnhof. Welch herrliches Reisegefühl, gleich im ersten Wagen hinter der geliebten Diesellok allein nach Hause fah-



1978 war der Winter noch ein Winter. Die Mühldorfer 218 mit 300er-Nummer wird mit ihrem Eilzug gleich in Richtung Lenggries abfahren.



An den Hutzen sollt Ihr sie erkennen: Versetzt deuten sie auf den wegen des Klanges ungeliebten MTU-4000-Motor. Damit ausgestattet, macht mir die 218 höchstens die halbe Freude.

ren zu dürfen, nicht wie sonst immer in Papas Auto.

Als junger Eisenbahnfreund habe ich dann gezielt solche Bahnhöfe ausgesucht, bei denen in den Kursbuch-Übersichtskarten weit und breit keine Elektrifizierungs-Strichelchen zu sehen waren. Mühldorf zum Beispiel war auch 1978 schon ein

Bahnknoten ohne Elektrifizierungs-Striche

Diesel-Paradies, nur interessierte sich kaum jemand dafür. Als Jugendlicher hatte ich damals keine Probleme, nach braver Anmeldung eine Bw-Besichtigung zu bekommen. Blitzblank im neuen, ozeanblau-beigen Lack stand damals 218 399 im Schuppen. Dass es sich dabei um die wieder aufgebaute Unfall-215 112 handelte, wusste ich damals allerdings nicht. Später war ich mit dem Tramper-Monats-Ticket in Deutschland unterwegs: mit der 218 von München nach Freiburg im „Kleber-Express“, nach Regensburg, Flensburg und Lübeck. Immer standen 218-Hochburgen und -Paradestrecken auf dem Reiseplan. Nur Westerland blieb leider unbesucht.

Aber eigentlich begann alles schon früher: In tiefster Kindheits-Erinnerung findet sich ein Besuch der IVA 1965 in München mit dem Opa, einem Innendienst-Eisenbahner. Vom Fußgängersteg schaute ich in den tiefen Ausschnitt einer V 200. Seitdem dachte ich als Kind bei jedem Bahnübergang, es müsste doch gleich so eine rundrote Lok vorbeifahren. Es kamen aber wohl nie welche, ich habe nichts davon in Erinnerung. Dabei hatte ich als kleiner Bub irgendwie immer Respekt vor diesem Bundesbahn-Klassiker mit dem großen „V“. Keine richtige Furcht, aber ein Unbehagen, warum auch immer. Da war mir die kantige V 160 schon lieber. Eine solche hatte mein Freund und Nachbar von Gegenüber als Märklin-Modell. Schräge Linien und Kanten, kompakte, aber kraftvolle Erscheinung, sehr modern damals, die Lok gefiel mir viel besser. Und dabei sollte es bleiben, bis heute. □ *abp*

FOTOS (2): VESELIN KOLEV

München Ostbahnhof, 3. Januar 2012. Die Zeiten 218-geführter Acht-Wagen-Züge sind dort vorbei. Eine 218-Doppeltraktion weckte mich über ein Jahrzehnt lang jeden Morgen aus dem Schlummern in der S-Bahn. Der 245, die nun einen solchen Zug alleine zieht, gelingt das nicht.


FOTOS (2): DIRK MIELKE

Noch ist nicht Schluss: Die Abendsonne bestrahlte am 11. August 2012 zwei unbekannte 218 mit dem Sylt-Shuttle in Richtung Niebüll.

Noch kleiner ist der in der einstigen 218-Hochburg Kempten verbliebene Bestand. Neun Loks sind in vier Plantagen noch mit Doppelstöckern zwischen München und Memmingen beziehungsweise Füssen unterwegs. Den Rest erledigen Triebwagen und die sieben 245. Schon 2017 könnte hier mit einem neuen Verkehrsvertrag ein reines Triebwagen-Werk entstehen. Immerhin: Alle neun Kemptener 218 sind mit dem von Fans geliebten und aus deren Sicht alternativlosen TB 11-Motor ausgestattet. In den beiden anderen süddeutschen Werken ist der Anteil dieser Motoren geringer: In Mühldorf sind es sechs, in Ulm 14 Loks mit den nebeneinander liegenden Hutzen, dem Zeichen zum Hinhören.

Die übrigen Serien-218 verteilen sich auf 15 Abschlepploks bei DB Fernverkehr (als Baureihe 218.8) und DB Regio (drei Loks), vier gelbe Loks der Bahnbau Gruppe und zwei ebenfalls gelbe bei DB Netz sowie vier in Karlsruhe für die DB Fahrwegdienste GmbH tätige Maschinen.

Eine Sonderrolle nehmen die immer noch vorhandenen Vorserien-218 ein: Von den ehemals zwölf Maschinen sind noch drei im Einsatz, alle mit TB 10-Motoren. Als Schenker-Güterzugloks erhielten sie die Baureihen-Bezeichnung 225.8 bei unveränderter Ordnungsnummer.

225 802 läuft noch in Kaiserslautern für Militär- und Kieszüge. 225 803 und 809 stehen für Güterleistungen weiterhin in Oldenburg zur Verfügung. 225 805 ist mittlerweile in Chemnitz abgestellt. Es wäre sehr wünschenswert, wenn zumindest eine dieser Maschinen erhalten bliebe, am besten betriebsfähig.

Zählt man alles zusammen, sind von den einst gebauten 411 Stück mittlerweile weniger als 120 Loks übrig geblieben, mehr als 70 Prozent der fast über fünf Jahrzehnte alltäglichen und omnipräsenten Baureihe sind verschrottet oder abgestellt.

Nur noch 30 Prozent des 218-Bestandes sind übrig

Vor zirka 50 Jahren begann der Weg zur definitiven Einheitsdiesellok der Bundesbahn. Im MEB 8/2014 berichteten wir bereits über den schwierigen Weg zur einmotorigen V 160 (216). Doch deren Motorisierung mit 1900 PS reichte in vielen Fällen nicht aus. Hinzu kam die Forderung nach einer elektrischen Heizung für die Reisezüge, welche zusätzliche Leistung benötigte. Neben der Versuchslok V 169 (219) mit Gasturbinen-Zusatzantrieb und den daraus abgeleiteten acht „Turbo"-210 mussten die wieder zweimotorigen V 162 (217) zunächst aushelfen, die Leistungsanforderungen zu erfüllen. Doch der Zusatz-Heizdiesel mit 500 PS in den 15 Loks der Baureihe 217 war im Unterhalt teurer als die eigentlich



FOTO: MICHAEL SPERL

Als Ersatz für einen ausgefallenen 642 setzte die Erzgebirgsbahn am 23. April 2010 die Lok 218 324 mit einem n-Wagen ein. Der Kurzzug durchquert gerade die „Wolkensteiner Schweiz" im Zschopautal bei Warmbad.


FOTO: JAN-GEERT LUKNER

Am 18. November 2005 war das südliche Gleis der Hochdonner Hochbrücke wegen Bauarbeiten gesperrt. Von einem Revisionswagen aus gelang der Blick auf den RE 11019 mit der führenden 218 278.

angestrebte einmotorige Lösung. Über lange Jahre fehlte einfach ein Motor, der genügend Leistung lieferte. 2500 PS mussten es sein, diese stellte erst der von MAN in Augsburg in kurzer Zeit entwickelte Zwölfzylinder-V 6 V 23/23 TL zur Verfügung, der später die MTU-Bezeichnung MA 12 V 956 TB 10 erhielt und bei der DB schlicht unter dem Namen „MAN-Motor" lief. Die zwölf 1968/69 gelieferten und nur 130 km/h schnellen Vorserienloks wurden in Regensburg mit den 217 verglichen und als besser befunden. Doch erst ab 1971 folgte die erste Serienlieferung mit 170 Maschinen (218 101 bis 170). Im Unterschied zu den Vorserienloks (ausgenommen die 001) erhielten die Serien-218 eine hydrodynamische Bremse (H-Bremse), bei der eine zusätzliche Bremskupplung am Getriebe die Bewegungsenergie zum Bremsen in Wärme umwandelt. Dies ermöglichte das Heraufsetzen der Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h. Der zunächst eingebaute TB 10-Motor erwies sich bald als etwas überfordert und schadanfällig. Doch erst bei 218 198 bis 241 konnte der weiterentwickelte MTU-TB 11-Motor eingebaut werden, der nun 2800 PS zur Verfügung stellte. Das Getriebe und dessen Eingangsleistung blieben jedoch unverändert, die zusätzlichen 300 PS kamen also nicht der Zugkraft zugute, sondern dienten als Leistungspolster, insbesondere bei der Nutzung des Generators. Gleichzeitig testete man erstmals in 218 195 bis 197 den französischen Pielstick-Motor 12 PA 4 V 200 mit 2700 PS. Andere Loks der zweiten Bauserie (218 171 bis 298) bekamen wieder den TB 10. Erst für

Motorisierung mit vielen Varianten



Eine unerkannt gebliebene 218 schob am 5. Juni 2014 den abendlichen RE 14074 bei Othfrehsen von Bad Harzburg nach Hannover.



FOTO: CHRISTOPH JOCHMANN

Arlberg-Umleiter: Im ersten Morgenlicht des 11. August 2011 durchfahren 218 422 und 445 mit einem internationalen Nachtzug die S-Kurve bei Bodolz und erreichen gleich Lindau.

die dritte und vierte Bauserie kamen durchgängig die leistungsfähigeren Motoren zum Einsatz. Diese arbeiteten alle mit Direkteinspritzung. Dem Eisenbahnfreund zeigte die damit verbundene Rußentwicklung eindeutig das Aufschalten der Fahrstufen an, bei Reisenden führte die Geruchsentwicklung jedoch zu Klagen. Neben den bekannten Hutzen als Abhilfe sah sich die DB gezwungen, ab 1995 die sogenannte Abgasoptimierung einzuführen. Zu der Zeit mussten in den EC von und nach Lindau an der Zugspitze sogar unbesetzte Packwagen als Schutz für die Reisenden in den klimatisierten SBB-Wagen mitlaufen. Für die TB 10-Motoren konnte MTU keine entsprechenden Verbesserungen anbieten, wohl aber für den TB 11. Nun sortierte man die schwächeren Motoren schnell aus. In den letzten Jahren wurde auch eine komplett überarbeitete Version, der „TB 11 neu" eingebaut. Nach Probeläufen mit zwei Caterpillar-Motoren setzte sich schließlich der MTU-16-Zylinder „16 V 4000 R 41" für die Remotorisierung der 218 durch.

Doch egal welcher Motor eingebaut ist, eine neue Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen oder eine weitere Bestellung von 245 könnte den verbliebenen 218 das Leben schnell verkürzen. Ein Besuch der letzten, attraktiven Einsatzgebiete ist deshalb empfehlenswert. □ *A. Bauer-Portner*


FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Das AW Bremen ist für die 218 zuständig. Am 25. August 2004 zeigt sich eine Maschine im Grundierungslack, hinten steht 218 488. Über dem Puffer hängt die rechte Aufstiegsleiter.

Nur noch ein Zugpaar verkehrt auf der Donautalbahn lokbespannt. Am 10. Juli 2015 ist 218 436 kurz vor dem Bahnhof Allmendingen zu sehen.

FOTO: DENNIS RUPP



FOTO: JOACHIM SCHMIDT/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

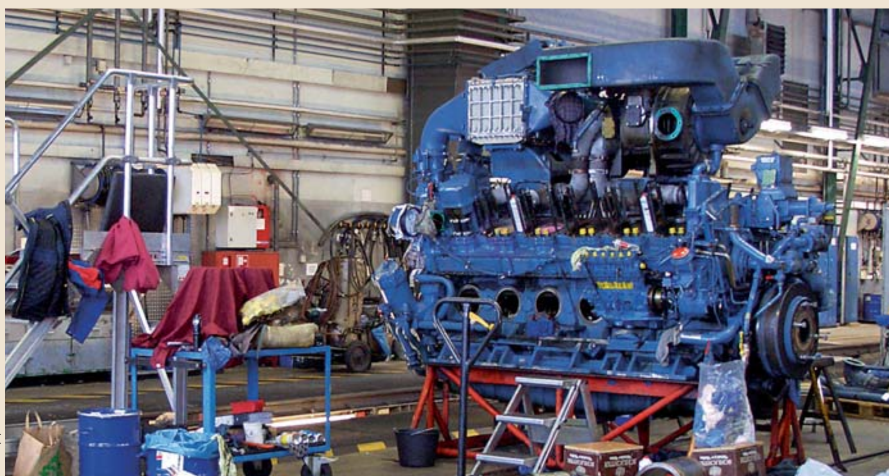
Moderne Nebenbahn mit viel Komfort: Nach Füssen verkehren heute regelmäßig Doppelstockzüge, bespannt mit 218 oder 245.

WIEDER AUF DEM FÜHRERSTAND

Vielleicht sollte man das als Eisenbahn-Redakteur nicht zugeben. Aber es ist so: Ich fuhr nur selten in der Lok mit. Seit meiner Mitfahrt von Lenggries nach München stand ich jedenfalls 40 Jahre nicht mehr in einer 218. Nun also eine offiziell genehmigte Mitfahrt zusammen mit Axel Kiebler, einem Transportkontrolleur (Lehrlokführer) aus Kempten. Wir treffen uns in Buchloe, dort ist die Ablösung an der RB 57370 von Augsburg nach Füssen geplant. Pünktlich um 13.35 Uhr läuft die Doppelstock-Garnitur im Ostallgäuer Bahnknoten ein. Vom Bahnsteig gegenüber kommt der für diesen Dienst eingeteilte Lokführer. Er freut sich über die Gesellschaft auf der Lok 218 424, eine aus Kaiserslautern zurück nach Kempten beorderte Maschine. Ich klettere die drei Stufen hoch und höre: „Vorsicht, Kopf!" Die Tür ist schmal, und der Führerraum wirkt enger als damals vor 40 Jahren, klar. Die zwölf Minuten bis zur Abfahrt sind schnell mit Plauderei vergangen. Eine Zeit lang steht schon die Ausfahrt, doch nun tut sich was: Die von mir geliebte Sound-Kombination, hervorgerufen vom tief wummernden TB 11 und dem pfeifenden, fast schneidend lauten Turbo, macht Gänsehaut. Ja, so ist das, wenn der richtige Motor seinen Dienst tut in der 218. Eine gute alte Maschine, zwar aus der letzten Bauserie, aber eben auch schon fast 40 Jahre alt. 1977 wurde sie bei Krupp gebaut und gleich dem Bw Kempten zugeteilt. Auch der Motor aus den 90er-Jahren ist nicht mehr der Jüngste, das werden wir noch sehen. Es geht leicht bergan auf der Hauptstrecke in Richtung Süden, doch die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ist bald erreicht. Dann folgt schon Kaufbeuren, der erste Halt. Kurz darauf, in Biessenhofen, bremst uns das Einfahrsignal auf 60 km/h, über zwei Weichenverbindungen geht es nach links, auf das Streckengleis der Nebenbahn nach Füssen. Bis Marktoberdorf sind wir noch halbwegs zügig unterwegs, mit maximal 80 km/h. Im Kreuzungsbahnhof beginnt der Streckenabschnitt im signalisierten Zugleitbetrieb. „Fahrerlaubnis bis Lengenwang", so erinnert nun eine kleine weiße Klapp-Tafel den Lokführer an seinen Fahrauftrag, den er über Zugfunk erhalten hat. Mit der Infrarot-Pistole werden die Ausfahrsignale „freigeschossen". Die Fahrt ist nun alles andere als langweilig: enge Radien, viele Bahnübergänge und eine Langsamfahrstelle nach der anderen. Dazu kommen starke Steigungen und Gefälle in steter Folge. Eine Hand am Bremsventil, die andere am Handrad, der Lokführer ist un-

Eine 40-Jährige wird immer noch gefordert





FOTOS (2): AXEL KIEBLER

Im DB Regio-Werk Kempten werden auch größere Reparaturen durchgeführt: Dieser Neubau-TB 11 wurde wegen eines Zylinderschadens weitgehend zerlegt. Die klassische Lokführer-Tasche zeigt die Dimensionen eines Kolbens mit zirka 23 Zentimetern Durchmesser.



Auf der Mühldorfer Strecke ist am 6. April 2010 ein langer morgendlicher Pendlerzug bei Unterschwillach unterwegs nach München.

unterbrochen gefordert, will er den Fahrplan einhalten. Die vier Doppelstöcker bringen knapp 240 Tonnen auf die Waage. Das ist etwas anderes als beispielsweise drei Silberlinge. In Lengenwang warten wir die Kreuzung ab. Schon kommt eine weitere Vierer-Garnitur geschoben auf uns zu. Am Zugende brummelt eine 245 vor sich hin, oben Diesellok, unten E-Lok, nun ja ...

Wir wollen 218 fahren und haben unsere Freude daran. Auch die Fahrstufe 15 wird hier auf der Nebenbahn immer wieder gebraucht, um nach den Halten und den Langsamfahrstellen wieder flott loszukommen, der Fahrplan ist wirklich eng. Als Gast auf der Lok bin ich beeindruckt, nicht nur von der immer grandioser werdenden Voralpenlandschaft, sondern auch vom Können des Lokführers. Wie im Flug vergeht die Zeit und wir erreichen den Kopfbahnhof Füssen. Jede Menge Reisende steigen hier am Sonntag-Nachmittag aus, einem der ersten Frühlingstage in diesem Jahr. Der Dienstplan gönnt uns nun eine gute Stunde Pause. Zeit, um vom Führerstand 2 aus einen ausführlichen Lok-Spaziergang zu unternehmen. Die Kemptener drehen ihre Loks absichtlich so, dann ist es auf der Hinfahrt, mit der Lok voraus, deutlich leiser für den Lokführer. Glücklicherweise ist es draußen noch recht frisch, sonst wäre das ein Sauna-Gang geworden. Schon hinter dem Führerstand 2 wird es schön warm, das Getriebe strahlt ordentlich ab, der Heizgenerator dreht, immer langsamer werdend, noch seine Runden im Leerlauf. Eine Tür weiter wartet das blaue Ungetüm, der MTU-TB 11-Neubaumotor, auf seine Besichtigung. Wie gesagt, es ist nicht Sommer, sonst wären wir schnell noch eine Tür weiter. Zwölf Zylinder, 114 Liter Hubraum, über zehn Tonnen Gewicht und 2800 PS, dazu ein ordentlich großer Turbolader, das flößt Respekt ein. Axel Kiebler fallen gleich einige Ölspuren auf, die da nicht sein sollten. Das wird man später noch genauer anschauen müssen.

Doppeltraktion vor dem Abendzug nach Kempten

Zurück nach München geht es im Steuerwagen. Auf dem Nebengleis läuft 218 497 ein. Diese Maschine werden wir heute noch kennenlernen. Erwähnenswert, was die Rückfahrt anbelangt, ist nur, wie wenig man von der Lok mitbekommt, nämlich fast nichts. „Tut sie denn?", scherzt Axel Kiebler nach dem Anlassen. Ja, man sieht es über den Abgashutzen flimmern. Scheint zu laufen. Mit den letzten Sonnenstrahlen rollen wir im Starnberger Flügelbahnhof ein. Die Hackerbrücke, das Zentralstellwerk und die Haupthalle strahlen im orangenen Licht. Ankunft mit dem Zeigersprung um 18.05 Uhr.

Nun heißt es, keine Zeit zu verlieren. Wir wechseln den Führerstand und fahren unseren Zug in eines der sogenannten Postverbindungsgleise. Praktisch, dass wir mit zwei Lokführern besetzt sind, einer bleibt gleich im Steuerwagen für das folgende Rangiermanöver. Neben uns läuft nun der zweite Wendezug aus Füssen ein, der nur eine halbe Stunde nach uns dort losgefahren ist. Dessen (schiebende) Lok kuppelt sofort ab und fährt hinter eines der Lichtsperrsignale im Münchner Gleis-Wirrwarr, während wir auf den zweiten Füssener Zug zurückdrücken. Acht Doppelstöcker warten nun auf die Abfahrt. Schon kommt auch die zweite 218, der Rangierer ist zur Stelle. Doppeltraktion! Viel Zeit für die Zugverdoppelung einschließlich Bremsprobe war das nicht, schon steht wieder die Ausfahrt mit Hp2. Grüner Kranz, los geht´s. Ich schaue wieder aus dem Fenster und genieße. Von der zweiten Lok höre ich fast nichts, die erste macht schon genug Krach. Aber die Silhouette mit dem Knick am Führerstand, einfach schön. Nach der Ausfahrt in München-Pasing geht es in leichtem Bogen und in mäßiger Steigung über die Streckengleise in Richtung Starnberg hinweg. Axel Kiebler empfiehlt mir den Blick zurück auf die beleuchtete Wagenschlange. Es lohnt sich. Auf der zweigleisigen Hauptstrecke geht es nun bis Kempten. Im Führerstand widmen wir uns dem Thema „wirtschaftliches Fahren". Genaue Streckenkenntnis ist dabei durch nichts zu ersetzen. Bremsen in den Bahnhof hinein soweit wie möglich mit der H-Bremse ab einer genau bestimmten Kilometertafel, frühzeitiges Zurücknehmen der Fahrstufen und Ausrol-



FOTO: AXEL KIEBLER



FOTO: BAUER-PORTNER

Freude am Fahren: Die 218 424 auf der Nebenbahn nach Füssen zu fahren, bereitet Axel Kiebler echten Spaß, erfordert aber auch hohe Konzentration und Können. Vor der Ausfahrt aus Seeg steht die Zugabfertigung an.

len lassen, wenn die Fahrzeit es erlaubt, das fühlt sich an wie ein Spielen mit Lok und Zuggewicht, schont aber das Material und spart Sprit. Doch auf der Günzacher Steige, nach Durchfahren der engen Bögen bei Aitrang, hilft nur die Fahrstufe 15. Mit 100 km/h nähern wir uns der bekannten Straßenüberführung am Scheitelpunkt vor dem Bahnhof Günzach, aus der Dampflokzeit als „Seufzerbrücke" bekannt. Dann geht es mehr oder weniger bergab in Richtung Illertal und Endbahnhof. Um 20.25 Uhr rollen wir in Kempten am Hausbahnsteig aus. Die beiden Lokführer teilen sich die zwei Maschinen, um sie mit einer Sägefahrt ins Bw zu bringen. An der Tankstelle bildet sich wie befürchtet ein kleiner Stau. Ein 612 und unsere zweite 218 sind noch vor uns dran. So bleibt Zeit genug für einen ausführlichen Abschlussdienst. Ein niedriger Kühlwasserstand und der schon in Füssen bemerkte Ölaustritt am Motor werden im Übergabebuch vermerkt, ein defekter Leuchtmelder wird gleich mit dem Werkzeug aus der Lokführertasche ausgetauscht. Beim Rundgang um die Lok warten neun Entwässerungshähne auf die Bedienung, das Laufwerk (Radsätze, Bremsen, Achslager) ist auf Schäden und Grenzmaße zu kontrollieren. Dann ist unsere 218 durstig, doch die Anlage langsam. Bis 2300 Liter Diesel im Tank verschwinden, dauert es seine Zeit. Unsere Lok soll nach Dienstschluss in der Werkstatt abgestellt werden. Wir rollen langsam in die große und hell erleuchtete Halle. Dort bietet sich die Gelegenheit, noch einen teilzerlegten TB 11 zu besichtigen. Es ist schon nach 22 Uhr, als ich mich von Axel Kiebler mit herzlichem Dank verabschiede. Gerade rechtzeitig, um noch meinen Zug nach Buchloe zu erreichen. Ich lasse den langen Tag Revue passieren und bin sehr zufrieden. Ein Stück alte Bundesbahn ist die 218, übrig geblieben aus einer schon weitgehend verschwundenen Epoche. □ *abp*

Auch heute noch alltäglich – und trotzdem immer wieder etwas Besonderes: Zwei Mühldorfer 218 bespannen am 14. Oktober 2011 einen EC nach Zürich ab München Hbf.

FOTO: VESELIN KOLEV



99 7239 war am 17. März 2016 mit dem N 8937, dem letzten Zug zum Brocken, am Kilometer 48,7 unterwegs. Abgeholzte Flächen bestimmen hier das Bild links und rechts der Harzquerbahn.

Das System Schiene ist besonders empfindlich gegenüber schweren Stürmen. Umgestürzte Bäume blockieren Strecken oder beschädigen Oberleitungen. Sind die Aufräumarbeiten erst einmal erledigt, hat sich die Landschaft oftmals einschneidend verändert.

Neue Einblicke

Am 1. Februar 2016 fegte das Sturmtief „Norkys" über den Ostharz hinweg. Die Auswirkungen waren zwar nicht ganz so heftig wie bei „Kyrill" im Jahr 2007, dennoch richteten die orkanartigen Windböen des Sturmtiefs mit dem seltsamen Namen in den ausgedehnten Fichtenwäldern des Harzes erhebliche Schäden an. Aus diesem Grund musste die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) am Nachmittag des 1. Februar 2016 den Zugverkehr auf dem Abschnitt Wernigerode – Drei Annen Hohne – Eisfelder Talmühle und auf der Brockenbahn sogar komplett einstellen. Allein im Drängetal unterhalb des Bahnhofs Drei Annen Hohne waren rund 100 Fichten auf die Gleise gestürzt. Mitarbeiter der HSB begannen trotz der widrigen Witterung umgehend damit, die Strecke freizuräumen, so dass bereits am 3. Februar 2016 der planmäßige Schienenverkehr wieder aufgenommen werden konnte.

Norkys legte den Betrieb vollständig lahm

Ende Februar 2016 begannen Forstarbeiter, das Holz zu bergen und die durch den Sturm beschädigten Bäume zu fällen. Dadurch bieten sich seit dem März 2016

im Drängetal bei Drei Annen Hohne ganz neue Blickwinkel auf die Dampfzüge der Harzquerbahn. Die großen abgeholzten Flächen erlauben Eisenbahnfreunden zu allen Tageszeiten interessante neue Perspektiven. Dies gilt vor allem für den Abschnitt zwischen den Streckenkilometern 47,5 und 49,5. Die Fotostellen sind vergleichsweise einfach zu erreichen.

Wer mit dem Zug anreisen will, fährt von Wernigerode bis zum Bahnhof Drei Annen Hohne und läuft anschließend bis zum ehemaligen Forsthaus Drei Annen (heute Waldgasthof) zurück. Motorisierte Fotofreunde stellen ihr Fahrzeug am besten auf dem Parkplatz am ehemaligen Forsthaus ab. Von dort folgen Sie dem ausgeschilderten Wanderweg in Richtung des Bahnhofs Steinerne Renne. Der Weg verläuft meist parallel zur Harzquerbahn, so dass hier jeder auch sein persönliches Motiv finden kann.

In diesem Sinne: Viel Spaß beim Fotografieren der neuen Motive! □

Dirk Endisch/al



99 7239 passierte am 17. März 2016 mit dem morgendlichen N 8933 den Gleisbogen am Kilometer 49,1. Bis zum Februar 2016 war die Fotostelle in den Morgenstunden kaum ausgeleuchtet.

Auch oberhalb des Bahnhofs Drei Annen Hohne richteten die Stürme im Winter 2015/16 einige Schäden an. 99 7239 hat mit dem N 8933 gerade Drei Annen Hohne verlassen.

FOTOS: DIRK ENDISCH

FOTO: STEFFEN SCHMIDT

Während die Ferkeltaxe im Bahnhof Markersbach noch auf die Abfahrt wartet, befindet sich ein Dampfsonderzug bereits auf dem Viadukt.

Gute Aussichten im Erzgebirge

Nach Sachsen locken nicht nur die bekannten Schmalspurbahnen. Auch die normalspurigen Strecken wie die BSg-Linie von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg sind einen Besuch wert.



FOTO: HENDRIK FLATH

Eine Garnitur aus roter und mintfarbener Ferkeltaxe begegnet am 7. Mai 2011 bei Scheibenberg dem Fotografen. Die Baureihe 772 bestreitet den Regelverkehr auf der Erzgebirgischen Aussichtsbahn (EAB).

Viele Jahre war es ruhig auf der Bahnstrecke von Schwarzenberg nach Annaberg-Buchholz, die dank ihrer spektakulären Trassierung, etwa über das Markersbacher Viadukt, weit über die Grenzen des Erzgebirges hinaus bekannt ist. Die nach sächsischem Muster auch als BSg-Linie bezeichnete Route machte bis ins Jahr 2001 aber eher durch ihren zunehmenden Verfall von sich reden. Eine Initiative mit dem vielversprechenden Titel „Erzgebirgische Aussichtsbahn“ hat dies vor nun mehr als acht Jahren grundlegend geändert und möchte den Fortbestand der Strecke sichern.

Nachdem im Jahr 1858 die Linie von Zwickau nach Schwarzenberg eröffnet worden war, wollte auch das obere Erzgebirge endlich an die große weite Welt angeschlossen werden. Bereits 1866 erfolgte mit der Eröffnung der Bahnstrecke Chemnitz – Flöha – Annaberg ein erster Schritt. Allerdings ließ man die vielen kleineren

Wichtige Verbindung im oberen Erzgebirge

Industrieorte zwischen Schwarzenberg und Annaberg weiterhin außen vor. Nach etlichen Petitionen – die erste Forderung nach einer Verbindung zwischen Annaberg und Schwarzenberg kam schon im Jahr 1853 auf – an die sächsische Regierung, wurde der Bahnanschluss für die Gemeinden zwischen dem Tal der Großen Mittweida und der Zschopau am 25. März 1886 endlich genehmigt. Nach drei Jahren Bauzeit konnte am 1. Dezember 1889 der planmäßige Betrieb auf der nun BSg-Linie (Buchholz-Schwarzenberg-Linie) genannten Strecke aufgenommen werden.



FOTO: DIEGO STATECZNY

Immer mehr zum heimlichen Hauptbahnhof der EAB entwickelt sich der hübsch renovierte Bahnhof Schlettau. Am 4. Juli 2015 legt 772 312 samt Fahrgästen dort eine Pause ein.

Über einen Zeitraum von 108 Jahren verkehrten planmäßig Reisezüge auf der 24,1 Kilometer langen Strecke, ehe der nach 1990 rückläufige Verkehr am 27. September 1997 eingestellt wurde. Das gleiche Schicksal hatte den Güterverkehr auf der Gesamtstrecke bereits drei Jahre zuvor ereilt – eine Folge der wirtschaftlichen Umbrüche in der Region nach 1989. In den kommenden Jahren wurde es ruhig auf der BSg-Linie. Eine Spurerweiterung nahe Raschau machte den durchgehenden Verkehr unmöglich, einzig auf dem Abschnitt Schwarzenberg – Grünstädtel fahren weiterhin Güterzüge, die einen Schrotthändler beliefern.

Das Jahr 2001 könnte man als das zweite Geburtsjahr der Strecke bezeichnen. Im Zuge des Umbaus der Zschopautalbahn im Jahr 2002 wurde die BSg-Linie abschnittsweise für die anstehenden Baustofftransporte und den Austausch von Triebwagen ertüchtigt – im Nachhinein verdankt die Strecke wohl diesem Umstand ihr Überleben. Die DB-Tochtergesellschaft „Erzgebirgsbahn" hat die BSg-Linie seit 2001 in ihre Obhut genommen und sichert somit das Überleben dieser Verbindung. Wie schon vor der Abbestellung des Planverkehrs 1997, nutzen auch nach der Reaktivierung der BSg-Linie viele Besucher die Gelegenheit, die landschaftlich ab-

FOTO: SASCHA DUWE

Eindrucksvoll nimmt 50 3616 mit ihrem Rekowagen-Zug am 5. Oktober 2014 die Steigung hinauf zum Markersbacher Viadukt in Angriff.



FOTO: SASCHA DUWE

Das mit Abstand eindrucksvollste Bauwerk auf der EAB ist freilich das Markersbacher Viadukt. Im Oktober 2014 überquerte dieser Sonderzug die Stahlfachwerkbrücke in Richtung Buchholz.



FOTOS (2): RAINER HEINRICH

Schon zu DDR-Zeiten war die BSg-Linie eine beliebte Strecke für Dampflok-Veranstaltungen, wie hier am 12. August 1989, als auch die Museumslok 94 2105 in Markersbach weilte.



Nach der Wende wurde der spärliche Personenverkehr zwischen Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg vor allem von der DR-Baureihe 110 bewältigt (Schlettau, 8. Mai 1991).

wechslungsreiche Strecke mit Sonderzügen zu befahren. Besonders hervorzuheben sind die Einsätze der jahrelang in der Region beheimateten und von vielen erzgebirgischen Eisenbahnern liebevoll „Muffeltopp" genannten 58 311 oder des „Weltmeisterzuges" VT 08 503 von 1954 und des Rheingolds. Ein wahres Volksfest löste die Sonderfahrt der Sendereihe „Eisenbahn-Romantik" im Bahnhof von Schlettau aus, eine Begeisterung für die Bahn war weiterhin vorhanden. Die Sympathie der Anwohner für die BSg-Linie ist ein nicht zu unterschätzender Vorteil für einen erfolgreichen Museumsbahnverkehr.

Die Aussichtsbahn kehrt zurück

Highlights einer Fahrt über die Höhen des Gebirges sind die Überquerung des Markersbacher Viaduktes mit einem herrlichen Blick auf das Westerzgebirge bis hin zum 1019 Meter hohen Auerberg oder die Aussicht auf die „Orgelpfeifen", eine Basaltformation am Fuße des Scheibenbergs. Äußerst beliebt sind auch die sogenannten Lichtlfahrten durch die verschneite Weihnachts- und Winterlandschaft entlang der traditionell hell erleuchteten Dörfer und Städtchen, die mit ihren Weihnachtsmärkten oder Bergparaden jährlich Tausende von Besuchern anziehen. Die Sonder- und Museumsfahrten waren immer gut besetzt, daher war es nur eine Frage der Zeit, bis die Strecke von Schwarzenberg nach Annaberg-Buchholz in ein touristisches Konzept eingebunden wurde.

Im Jahr 2008 einigten sich die Anliegergemeinden der Strecke, die DB AG-Tochter Erzgebirgsbahn, der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde Schwarzenberg (VSE) und der Tourismusverband Erzgebirge auf ein entsprechendes Fahrtangebot unter dem passenden Namen „Erzgebirgische Aussichtsbahn" (EAB). Zu den verschiedenen Veranstaltungen in den Orten entlang der Strecke verkehren seit Mai 2009 entsprechend wieder Sonderzüge. Dabei profitiert die BSg-Linie von ihrer Lage in einer Region, die mit zahlreichen touristischen Angeboten aufwarten kann. Die „Annaberger Kät", ihres Zeichens das größte Volksfest des Erzgebirges, gehört deshalb genauso zu den Zielen der EAB-Fahrten wie das Altstadt- und Edelweißfest in Schwarzenberg oder das Schlossparkfest in Schlettau.

Eisenbahnfans kommen durch einen recht abwechslungsreichen Fahrzeugeinsatz ebenso auf ihre Kosten wie der gewöhnliche Fahrgast, der einfach einmal wieder das Feeling der guten alten Zeit genießen möchte. So kamen neben den hauptsächlich eingesetzten Ferkeltaxen der Baureihe 772 aus der Fahrzeugsammlung Pester auch schon die Lok 112 565 der Press, 52 8079 von „DampfPlus“ und 50 3616 des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde zum Zug. Aber auch moderne Triebwagen der Baureihe 642 der DB Erzgebirgsbahn leisteten schon ihren Dienst auf der EAB. Im Jahr 2014 wurde die Route bis Cranzahl verlängert, um einen Anschluss zur schmalspurigen Fichtelbergbahn nach Oberwiesenthal herzustellen.

Für Eisenbahnfreunde wird viel geboten

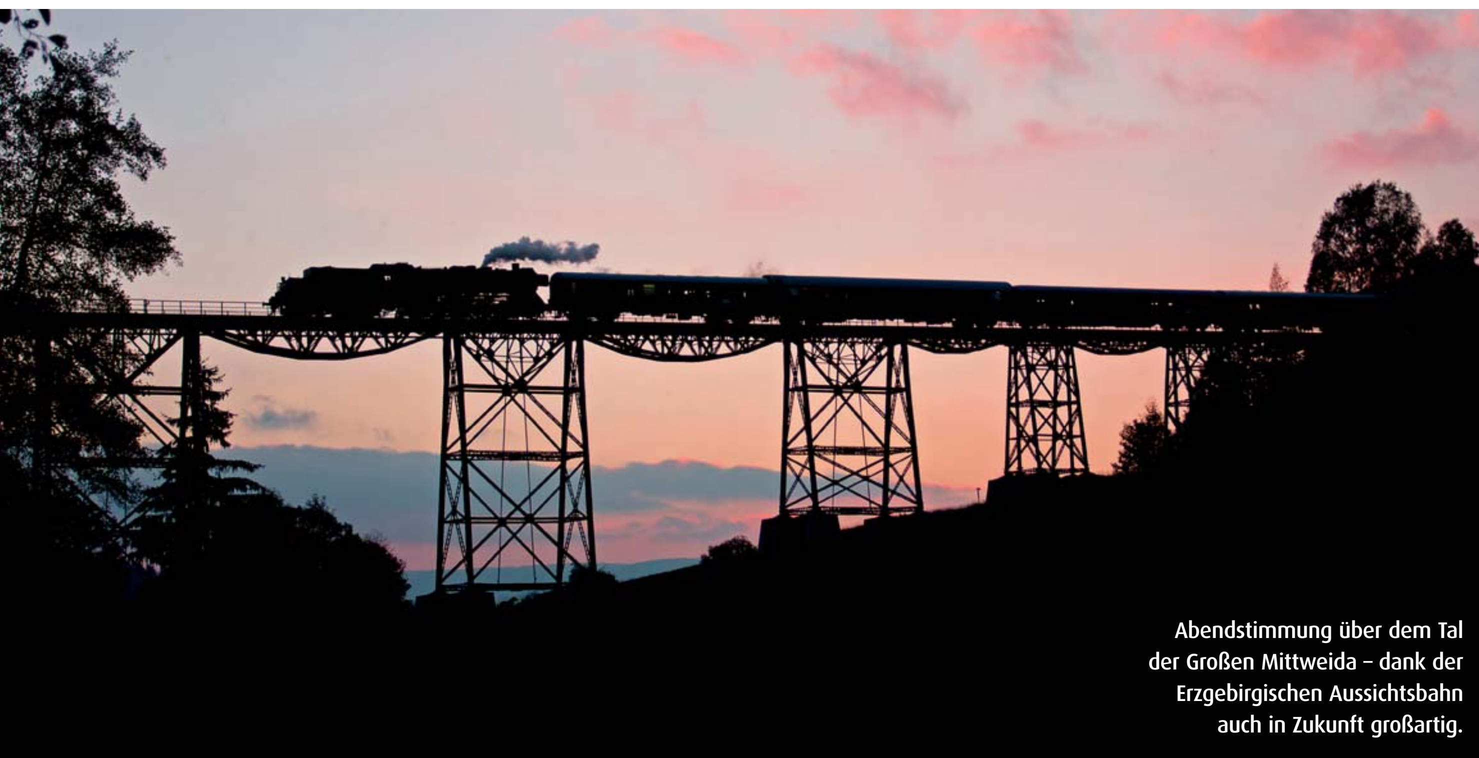
Zwar zählen die dampfgeführten Sonderzüge mehr Fahrgäste, allerdings spricht auch die gute Auslastung der Ferkeltaxen für den Einsatz letzterer. Gerade Reisegruppen nutzen die Möglichkeit des anderen Blickwinkels auf die Landschaft des Erzgebirges sehr gerne. Seit Beginn des touristischen Verkehrs auf der BSg-Linie konnten über 35 000 Besucher (Stand: Oktober 2015) gezählt werden, was sicherlich ein wichtiger Grund für den Fortbestand der EAB bis hinein ins Jahr 2016 ist. Wie sich die Zukunft der Erzgebirgischen Aussichtsbahn gestaltet, steht allerdings in den Sternen. Der Betrieb auf der Strecke bleibt für die Erzgebirgsbahn als Infrastrukturbetreiberin leider ein Minusgeschäft. Selbst der Verkauf der Strecke stand zur Debatte, konnte aber bisher noch vermieden werden. Zumindest im Jahr 2016 ist auch dank eines Zuschusses des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr der Betrieb durch und mit der EAB gesichert. Ob und wie es 2017 oder 2018 und darüber hinaus weitergeht, weiß derzeit allerdings noch niemand.

Sicher ist eine Entscheidung zur Fortführung des Betriebes davon abhängig, wie die Nahverkehrsleistungen auf dem Netz der Erzgebirgsbahn ab Dezember 2017 ausgeschrieben werden. Derzeit stehen die gesamten Verkehre im Erzgebirge auf der Kippe und damit auch der EAB-Partner Erzgebirgsbahn. Wie bei so vielen touristischen Fahrtangeboten im Museumsbahnsektor gilt auch hier: Mitfahren zählt. Sind es doch die zahlenden Fahrgäste, die den Weiterbetrieb auch langfristig sichern können. Weitere Informationen zu den Fahrtagen, Fahrplänen und Tarifen gibt es auch im Internet unter: www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de. □ *Hendrik Flath/ba*



FOTO: RAINER HEINRICH

Einsam wirkte der Bahnhof Raschau, als 118 618 im Mai 1991 mit ihrem Nahverkehrszug dort einen Halt einlegte. Dies hat sich durch das Engagement der EAB grundlegend gewandelt.


FOTO: SASCHA DUWE

Abendstimmung über dem Tal der Großen Mittweida – dank der Erzgebirgischen Aussichtsbahn auch in Zukunft großartig.

Eine Harzer Lokomotive an der Küste ist ein ungewohntes Bild. Am 16. April dampfte 99 6001 durch die Landschaft der Picardie nach Cayeux.

Im April 2016 wurde ein Wunsch Wirklichkeit: 99 6001 absolvierte anlässlich eines Dampf-Festivals ein umfangreiches Programm in der nordfranzösischen Picardie. Der langfristig vorbereitete Einsatz war der erste Auslandsbesuch einer HSB-Lokomotive.

Tour de France

Eigentlich hatte es der abschließende Höhepunkt einer Werbetour der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) durch die Benelux-Länder werden sollen: 99 6001 sollte per Tieflader Amsterdam, Paris und Antwerpen besuchen. Ebenso Brüssel, doch nach den dortigen Anschlägen vom 22. März 2016 entschloss sich das Unternehmen, die Werbetour abzusagen. Ungeachtet dessen hielt man am Vorhaben fest, mit der 1939 gebauten Lokomotive einer Einladung der Museumsbahn „Chemin de Fer de la Bai de Somme" (Somme-Bucht-Eisenbahn, CFBS) zu folgen. Bereits vor zwei Jahren waren die Franzosen mit ihrem Herzenswunsch an die HSB herangetreten.

Unbeschadet erreichte 99 6001 am 7. April 2016 das 900 Kilometer entfernte Saint-Valery-sur-Somme an der französischen Kanalküste, wo vom 15. bis zum 17. April ein großes Dampf-Festival stattfinden sollte. Neben weiteren dreizehn Gastfahrzeugen aus Belgien, Frankreich, Großbritannien und der Schweiz war die Harzer Lokomotive auf der insgesamt rund 26 Ki-



FOTO: RUDOLF SCHLÖPKER

„Die Größte unter den Kleinen": Diesen Wahlspruch der HSB verdeutlichte 99 6001 in Saint Valery neben zwei heimischen Loks von 1905 und 1906 (links) und der JS 909 aus der Schweiz.



FOTO: RUDOLF SCHLÖPKER

Aus dem belgischen Thuin war der dieselgetriebene Straßenbahnwagen AR.86 zu Gast. Er pendelte zwischen Saint Valery Stadt und Hafen.

lometer langen Strecke von Le Crotoy über Saint-Valery-sur-Somme nach Cayeux-sur-Mer im Einsatz. Dort legte sie, bedient und gepflegt vom mitgereisten HSB-Stammpersonal Marko Kowalski und Bernd Kapahnke, bis zu ihrem Rücktransport am 18. April insgesamt etwa 400 Kilometer vor Personenzügen zurück.

Mehrere tausend Besucher hatten sich vom anfangs schlechten Wetter nicht abschrecken lassen und ihren Weg aus ganz Europa zum großen Fest gefunden. Die in Frankreich sehr populäre Museumsbahn wird seit 1970 ehrenamtlich betrieben. Die ersten meterspurigen Züge für Gäste, die an der Atlantikküste Urlaub machten, waren dort im Juli 1887 unterwegs – beinahe gleichzeitig mit den ersten Zügen auf der Selketalbahn, der heutigen Stammstrecke der 99 6001. Regulär verkehren jeweils von März bis Dezember Museumszüge mit Dampflokomotiven auf der CFBS. Alle drei Jahre wird darüber hinaus die „Fête de la Vapeur", ein großes Dampf-Festival, veranstaltet, das in diesem Jahr zum zehnten Mal stattfand. Nicht jedermanns Geschmack, aber für viele Bahnfreunde die Höhepunkte waren eine große Lokparade und Mehrfachbespannungen mit den Meterspurlokomotiven am 15. April.

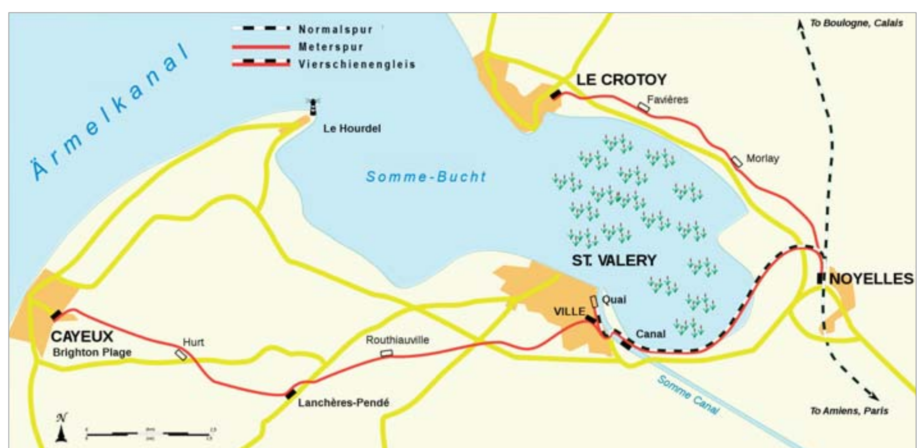
Das große Dampffestival findet alle drei Jahre statt

FRÜHERE GASTEINSÄTZE VON LOKOMOTIVEN DER HSB

Jahr	Strecke	Fahrzeug
1997	Märk. Museumsbahn	99 6101
2002	Brohltalbahn	99 5902
2003	Brohltalbahn	99 5901
2007	Brohltalbahn	99 6101
2012	Selfkantbahn	99 6101
2012	Brohltalbahn	99 6101

Doch nicht nur die Meterspur war vertreten. So pendelten auf dem Vierschienengleis zwischen Noyelles und Saint Valery auch normalspurige Dampfzüge sowie ein Pariser Metrozug der 1930er-Jahre. Sonderzüge mit historischen Lokomotiven erreichten Noyelles zudem von Rouen und Reims aus. ☐

Olaf Haensch



KARTE: WIKIPEDIA CREATIVE COMMONS/MEB

Die „Chemin de Fer de la Bai de Somme" umrundet auf 26 Kilometern Länge die Somme-Bucht. Diese befindet sich etwa 40 Kilometer nordwestlich von Amiens.



FOTO (2): HSB/DIRK BAHNSEN

Hochbetrieb im Bahnhof Cayeux am 16. April. Während die Gäste aus Deutschland auf ihren nächsten Einsatz warten, ist Lok 1 der CFBS gerade mit einem Sonderzug angekommen.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

✉ Großes Interesse

Betrifft: „Einmal ganz nach Westen und zurück“, Heft 5/2016

Ich muss Ihnen ganz herzlich zu dem tollen Artikel über das Berufsleben des Herrn Querner gratulieren, der mich als alten Freund der Firma Krauss-Maffei natürlich sehr gefreut und interessiert hat. Herr Querner hatte wirklich einen sehr interessanten Werdegang. Allerdings stimme ich seiner Aussage über die „Fehlkonstruktion“ der Abgasführung so nicht ganz zu. Die Abgasleitungen bei Loks mit Zentralführerstand innen oder außen am Führerhaus vorbeizuführen war damals (und ist auch heute noch) Stand der Technik. Ich denke, dass vielmehr eine zu geringe bzw. (wenn ich die Unterlagen richtig interpretiere) gänzlich abwesende Abgasschalldämpfung der Grund für die hohe Geräuschbelästigung war. Dass es anders geht, bewies in den 50er-Jahren die Firma MaK mit ihrer „MaK 2000“, die trotz zweier 1000 PS-Motoren und innen am Führerhaus entlanggeführter Abgasschächte unter 80 dB und damit weit unter der V 200 blieb; etwas, was der 2000 001 bei den Lokführern in Norddeutschland Sympathie einbrachte.

Außerdem muss ich mich bei Ihnen noch für Ihren Artikel über die Zugsicherungssysteme in Bad Aibling bedanken: Es war angenehm in dem ganzen Medientrubel einen sachlich fundierten und nüchtern geschriebenen Artikel zu lesen.

Richard Oed, E-Mail

✉ Qualitätsmängel

Betrifft: „Gute Nacht“, Heft 5/2016

Bezugnehmend auf Ihren Artikel „Gute Nacht“ in MEB 5/2016 ist auch die deutliche Verschlechterung des Service ein Grund für das Wegbleiben der Kunden. Diese Erfahrung haben jedenfalls wir gemacht. Als wir 1996 mit dem Talgo-Autozug von Berlin nach München fuhren, waren wir von dem Service und der Bequemlichkeit (Abteil mit WC/Dusche) sehr angetan. Nach der Verladung des Autos in Wannsee konnte man nach Charlottenburg fahren und dort im Speisewagen oder einem Restaurant in der Nähe gemütlich zu Abend essen, bis die Fahrt losging. In München konnte man nach dem Entladen des Autos noch im Speisewagen ganz in Ruhe frühstücken, so dass wir erst gegen 9.30 Uhr ausgeschlafen und ausgeruht den Zug verlassen haben. Aufgrund der guten Erfahrungen wollten wir den Autoreisezug noch ein zweites Mal nutzen. Bei unserer nächsten Fahrt 2004 sah es dann leider schon ganz anders aus. Man konnte nicht mehr im Speisewagen zu Abend essen, man musste nach dem Verladen des Autos in Wannsee dort noch zwei Stunden in einem Wartesaal auf die Abfahrt warten. Dort gab es nichts zu essen oder zu trinken, man musste sich dies in der Umgebung in einem Imbiss selbst holen. Am nächsten Morgen musste in München der Zug schon um 7.00 Uhr vollständig verlassen sein. Dies bedeutete sehr früh aufstehen, im Speisewagen frühstücken und das Auto entladen. Den Autoreisezug der Bahn haben wir nie wieder genutzt.

Uwe Steinborn, E-Mail

✉ Viehwagen, bitte mit Geräuschen

Betrifft: „Güterwagen-ABC“, Heft 5/2016

Zu den Kleinviehwagen beziehungsweise Viehwagen habe ich eine Anregung, die auch an die Hersteller geht: Wo bleibt der Viehwagen mit Sound? Bei Broadway Limited (USA) gibt es solche Wagen bereits. Sicherlich wären sie auch für europäische Anlagen eine schöne Bereicherung. Ansonsten: Danke für den gut gemachten MEB, weiter so!

Manfred Mück, E-Mail

✉ Freiwilliger Verzicht

Betrifft: „Mazutkas letzter Einsatz“, Heft 5/2016

Im aktuellen Heft liest man einen interessanten Bericht über eine ehemalige ČSD-Dampflok. Als nach 1945 die im sowjetischen Gebiet verbliebenen Dampflokomotiven unter anderem der DRG-Baureihe 52 auf dem (umgenagelten) Normalspurnetz wegen der „Rückspurung“ auf die russische Breitspur offenbar arbeitslos wurden, gab die Sowjetunion unter anderem an die ČSD derartige Maschinen ab. Diese hatten inzwischen die wesentlich kleinere Rauchkammertür sowjetischer Bauart als auffälligstes Merkmal erhalten. Auch die ungarisch-österreichische GySEV erhielt derartige Maschinen. Ob einige 52 bei der SZD auch umgespurt wurden, ist mir nicht bekannt.

Wolf Richter, E-Mail

✉ Fehler im System

Betrifft: „Warum?“, Heft 4/2016

Mit großer Aufmerksamkeit las ich Ihren Bericht zum tragischen Zugunglück in Bad Aibling. Im Sicherungssystem scheint sich ein großer Fehler zu befinden. Wenn man die Streckensignalisierung von Hand übersteuern kann, was ja nahezu an eine Sabotage grenzt, wenn sich ein zweiter Zug mit normaler Streckenfreigabe im Abschnitt befindet, dürfte nur dann eine Handfreigabe möglich sein, wenn sich die Züge vollständig im System anmelden. Dann wäre das System in der Lage, den Fehler zu erkennen (zwei sich in einem Abschnitt befindliche Züge) und beide Züge zu stoppen. Nun ja, wir fliegen zum Mond, aber eine vernünftige eingleisige Steuerung ist wohl unmöglich.

Des Weiteren verstehe ich auch nicht, warum der Lokführer des mit Sondersignal über Rot fahrenden Zuges sich nicht mit dem Fahrdienstleiter in Verbindung gesetzt hat? Es drängt sich doch die Frage auf, wenn ich in einen eigentlich gesperrten Abschnitt einfahren soll. Einfach mal durchklingeln und fragen: Was ist denn heute los, wo ist denn der Gegenzug? Heute, wo so viel Nebensächliches über Handy kommuniziert wird, da wäre dieser kleine Anruf lebensrettend gewesen.

Christian Förster, E-Mail

FOTO: DIRK BAHNSEN

FOTO: MARKUS HEHL

Auch im Norden wurde die Baureihe 119 heimisch. Zum Bw Schwerin gehörte sie ab 1981. Die Schweriner 219 097 steht am 30. Oktober 1995 mit der RB 5877 in Zarrentin zur Abfahrt nach Hagenow Land bereit. Im Jahr 2000 fuhr dort der letzte Zug.

Nicht grundlos nannten die Reichsbahner die Baureihe 119 scherzhaft „Karpatenschreck". Vor vier Jahrzehnten rollten die ersten Lokomotiven in Rumänien erstmals über die Gleise.

Heiße Kiste



FOTO: HANS-JOACHIM SIMON/SLG. LUDGER KENNING

Am 3. August 1976 absolvierte das erste Baumuster im Anschluss an diese Aufnahme eine Lastprobefahrt zwischen Ploiesti-Süd und Bukarest. Mit dabei: ein rumänischer Messwagen.

Bereits während der Beschaffung der künftigen Baureihe 119 sollte sich abzeichnen, dass es die Deutsche Reichsbahn mit ihr nicht leicht haben würde. Die DR hoffte, mit einer solchen, leistungsstarken Diesellokomotive für untergeordnete Strecken eine Lücke im Lokomotivbestand zu füllen. Mit mehr als 2000 PS (1471 kW) sollte sie beispielsweise die Reko-50 und -52 ersetzen. Schon in den frühen 70er-Jahren stand fest, dass die Beschaffung mangels Kapazitäten und aus politischen Gründen nicht aus der DDR erfolgen konnte.

Die technischen Bedingungen sahen eine sechsachsige Maschine mit 16 Tonnen Achslast und elektrischer Heizung vor. Der bewährte 12 KVD-Motor und die Getriebe sollten zugunsten der Vereinheitlichung aus der DDR zugeliefert werden.

Die UdSSR verweigerte sich zunächst einem solchen Konzept und von den übrigen potentiellen sozialistischen Herstellerländern Polen, Tschechoslowakei, Ungarn und Rumänien war es letztgenanntes, welches die DR-Bedingungen akzeptierte und das günstigste Angebot abgab.

Das Werk „23. August" in Bukarest sollte ursprünglich von 1975 bis 1980 insgesamt 270 Loks liefern. Bislang hatte es jedoch noch keine so große Serie gefertigt und auch keinen vergleichbaren Typ im Programm. Der größte war der Typ LDH 125, eine 13,70 Meter lange Diesellok mit einer Leistung von 1250 PS (919 KW). Da sich die DDR schließlich doch nicht in der Lage sah, die benötigte Anzahl Motoren rechtzeitig zu liefern, einigte man sich schließlich im Jahr darauf auf den Kompromiss, den rumänischen MTU-Lizenzbau M 820 SR zu verwenden. Dieser sollte jedoch so eingebaut werden, dass er problemlos gegen einen 12 KVD zu tauschen war.

Zwei Prototypen sollten gemäß Vertrag bis März 1976 zur Erprobung bereitstehen. Ende desselben Jahres sollte dann eine Nullserie von acht Maschinen folgen. Der Serienbau hätte dann, nachdem wertvolle Erkenntnisse aus den Tests eingeflossen wären, ein Jahr später beginnen sollen. Doch nicht zuletzt aufgrund der rumänischen Mentalität, welche vieles nicht so genau nahm und sich in vielen Punkten grundsätzlich von der deutschen unterschied, wurde der Zeitplan Makulatur. Zum Teil fehlten Zeichnungssätze und aus-



119 008 war im Juni 1979 die erste ihrer Art im Bw Saalfeld. Ralf Göhl fotografierte sie dort am 1. Mai des Folgejahres. Noch dominierte der Dampfbetrieb, doch das sollte sich bald ändern.

Schwierige Zusammenarbeit

gereifte Technologien, ebenso Erfahrungen mit einer so großen Konstruktion wie der 119. Mit viel Improvisation gelang es dem Bukarester Werk, zur Jahresmitte 1976 den Prototyp 119 001 auf erste Fahrten zu schicken. Die Abnahme-Probefahrt fand erst am 5. Januar, die Indienststellung durch die DR am 25. Januar 1977 statt. Eine elektrische Zugheizung war allerdings noch nicht vorhanden. Die Indienststellung der 119 002, bereits mit Zugheizung ausgerüstet, erfolgte am 14. Oktober 1977.

Die Erprobung deckte zahlreiche Mängel auf: Motorschäden, ein zu hoher Fahrwiderstand, Undichtigkeiten, Ausfälle von Aggregaten sowie etliche Verbesserungsanliegen füllten in einer Aufstellung acht Seiten. Der Hersteller wiegelte ab, auch beachtete man dort nicht die zur Mängelbeseitigung notwendige Zeitspanne bis zur Aufnahme der Nullserienproduktion. Das Werk sollte eben einfach weiterhin gut ausgelastet sein. Die DR sah sich gezwungen, dem zuzustimmen, obwohl das



FOTOS (2): RALF GÖHL

Im Mai 1980 bespannte das Baumuster, gerade von Halle nach Probstzella umbeheimatet, den abendlichen P 8023 von Oppurg nach Saalfeld.



FOTO: RAINER HEINRICH

Im Erzgebirge ersetzten die Maschinen der BR 219 ab 1991 die der BR 228. 219 052, eigentlich im Bh Görlitz stationiert, half im Frühjahr 1997 für drei Monate in Chemnitz aus. Auf dem Foto verlässt sie Lößnitz unt Bf mit einer RB nach Chemnitz.

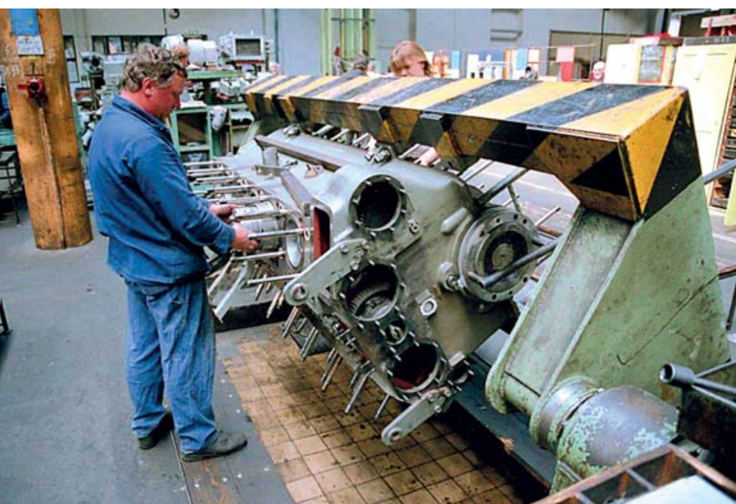
Werk „23. August" die dafür angepassten Technologien und Zeichnungssätze noch nicht vollständig ausgearbeitet hatte.

119 004, die erste Nullserienlokomotive, erreichte die Reichsbahn mit fast eineinhalb Jahren Verspätung am 2. August 1978, gefolgt von 119 003 am 27. September. Mit 119 025 war die Nullserie erst am 12. August 1980 vollständig in Dienst gestellt. Als letzte Serienlokomotive wurde 119 200 im Jahr 1985 geliefert.

Die Baureihe 119 war für ihre ständigen Ausfälle verrufen. 1981 fuhren die bis dahin gelieferten Maschinen im Schnitt nur 11791 Kilometer störungsfrei, ein Motorschaden trat etwa alle 24 Betriebsstunden auf. Ralf Göhl erlebte die Einführung der Baureihe ab 1979 als Lokführer im Bw Saalfeld, entsprechende Erlebnisse sind ihm in Erinnerung geblieben. Am 5. Oktober 1983 hatte er beispielsweise mit der 119 133 zunächst mit Vorspann eine schwere Übergabe nach Unterwellenborn

Qualitätsmängel: nicht Ausnahme, sondern Regel

gebracht und übernahm anschließend in Könitz den Gag 56489 nach Suhl: „Nach erfolgreicher Bremsprobe meldete der Wagenmeister den Zug fertig. Kurz darauf setzten die Motoren den Zug langsam in Bewegung. Ein Stück hinter der Ausfahrt, am Beginn des Gefälles, schaltete ich bei 25 km/h zurück in den Leerlauf, so ein Zug mit 1200 Tonnen Erz erreicht schnell die erlaubten 60 km/h. Soweit ließ ich es gar nicht erst kommen, bei 35 begann ich sicherheitshalber mit meinem Dako-Bs2-Führerbremsventil damit, die Bremswirkung zu testen. Doch es tat sich gar nichts! Schweißnass vor Verzweiflung, griff meine Hand zum direktwirkenden Zusatzbremsventil. Ganz sachte begann ich zu bremsen, immer mit dem Gedanken, nur nicht die Räder zum Stehen zu bringen. Gleichzeitig hoffte ich, das Einfahrsignal Unterwellenborn würde frei sein. Die Bremssohlen der Lok begannen zu qualmen, aber dann sank die Geschwindigkeit ganz allmählich. Die Durchfahrt in Unterwellenborn stand auch – Erleichterung! Mittlerweile war es mir gelungen, den Zug auf 20 km/h zu bremsen, wohl auch durch den langsam sinken-



Motorschäden waren eine häufige Ausfallursache. Für die Reparaturen war das Ausbesserungswerk Chemnitz zuständig.



FOTOS (4): VOLKER EMERSLEBEN

1992 erfolgte bei Krupp in Essen eine aufwendige Modernisierung von 20 Maschinen. Neben den künftigen 229 entstanden dort neue ICE.

den Leitungsdruck am Zug. Mit zehn bis 15 km/h schlich ich herunter nach Saalfeld. Dort meldete ich sofort die Bremsstörung." Die Ursache: Eine handgefertigte Dichtung in der Luftleitung war in Rumänien fehlerhaft eingebaut worden. Nicht beseitigtes Restmaterial hatte in einer Richtung wie eine Verschlussklappe gewirkt.

Auf einer anderen Fahrt, nach Triptis, fing seine 119 027 Feuer: „Bereits hinter Traun roch ich etwas. Ein Blick aus dem Fenster ließ nichts Unübliches erkennen. In Triptis zum Halten gekommen, irritierte mich aber ein übler Brandgeruch. Im Maschinenraum war alles voller Qualm. Aber

Regelmäßige Ausfallursache: Brand

kein Rauchmelder hatte angesprochen! Sofort stoppte ich im Führerstand beide Motoren und entleerte danach den Feuerlöscher über dem Flammenherd. Das musste ich vorher noch nie. Zur Beruhigung nahm ich gleich noch den zweiten Löscher. Was war geschehen? Bei einer hektischen Reparatur wurde dort Putzwolle vergessen. Ein Leck in der Einspritzleitung sorgte dann für brennbaren Nachschub." Für ihre E-Heizung jedoch schätzte Ralf Göhl die 119: „Sie war eine feine Sache gegenüber der 118 mit ihrem nervigen Heizkessel. Das war eine Plagerei bei Störungen oder beim Filterwechsel".

Der Schadbestand war manchmal so hoch, dass nur die Hälfte aller 119 einsatzbereit waren. Die Instandhaltung konnte mit dem Reparaturbedarf nicht immer



Die 219 war ein „Dauerbrenner": Brände traten bis zur Ausmusterung der Baureihe häufig auf. Am 15. Februar 2001 traf es auch die jüngste Lok. 2003 wurde sie verschrottet.


Der hochwertigste Einsatz der „U-Boote" waren IC-Bespannungen zwischen Hamburg und Berlin. Am 16. Juni 1993 erreichte ein solcher Zug den Bahnhof Berlin Zoologischer Garten.



Zum Abschied der BR 219 aus dem Plandienst gab es im Bw Weimar am 12. Oktober 2003 noch einmal eine Fotoaufstellung.



FOTOS (2): SLG. RAINER ALBRECHT

Ein Pendelzug verkehrte aus diesem Anlass mit entsprechender Tafel zwischen Bahnbetriebswerk und Bahnhof Weimar.

Schritt halten, und zu keinem Zeitpunkt waren alle Lokomotiven gleichzeitig in Betrieb. Häufig fehlten auch Ersatzteile, die wiederum nicht selten hohe Valutakosten und lange Standzeiten verursachten. Um diese einzudämmen, wurden schon ab 1982 im Raw Chemnitz möglichst viele 119 auf DDR-Baugruppen umgerüstet. Bis zum Ende des Plandienstes kam es regelmäßig zu Bränden.

Teure Modernisierungen waren vergeblich

Der Fall des Eisernen Vorhangs ließ ein Projekt zustandekommen, das für den Zeitraum 1992 bis 1993 vorsah, 20 Maschinen der nun als 219 bezeichneten Reihe zur BR 229 mit einem modernen MTU-Motor mit 1310 kW und geringem Verbrauch, einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h sowie einer leistungsstarken E-Versorgung umzubauen. Diese Loks machten der DR nun allerdings mit losen Radreifen und Lagerschäden Sorgen. Im IC-Verkehr Berlin – Hamburg und vor Interregio-Zügen in Thüringen erlebte die BR 229 nur eine kurze Blüte, denn die DB AG sah keine Zukunft für die aufwendig für 75 Millionen D-Mark modernisierten Maschinen. Gründe waren beispielsweise die generelle Unerwünschtheit sechsachsiger Lokomotiven und die stark zunehmende Dominanz von weitaus wirtschaftlicher einzusetzenden Triebzügen. So endete der planmäßige Einsatz der letzten 219 am 9. Juni 2001. Viele 219 hatten noch Modernisierungen erfahren und etwa andere Motoren, eine zeitmultiplexe Wendezugsteuerung, Türblockiereinrichtung, PZB 90, einen verbesserten Brandschutz oder elektronischen Buchfahrplan erhalten.

Noch 1999 kam es im Ausbesserungswerk Chemnitz zu einem millionenschweren Projekt: der Remotorisierung der 219 158. Doch einen Bedarf gab es für sie inzwischen ebenso wenig wie für das Chemnitzer Werk und so übergab man die hochmoderne, 3000 kW leistende Lokomotive 2003 sofort dem DB-Museum. Die letzten Maschinen ihrer Baureihe waren bis 2003 abgestellt.

Heute sind von den einst 200 Maschinen zehn erhalten. Die noch weitgehend originale 219 003 des DB-Museums befindet sich in Chemnitz. 219 084 des DB-Museums ist an den Thüringer Eisenbahnverein in Weimar verliehen. Dort befinden sich außerdem die CLR-229 100, 229 188 des DB-Museums und 229 199 der MEG. In Gera steht die MEG-229 184. Keine davon ist derzeit betriebsfähig.

229 120 und 173 sind bei der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH (MEG) im Einsatz. 229 147 und 181 sind nach ihrem Erwerb Anfang 2015 durch den Cargo Logistik Rail Service (CLR) von DB Bahnbau seit kurzem wieder im Arbeits- und Bauzugdienst. Die Eisenbahnfreunde Berlin nutzen 219 158 des DB-Museums für Sonderfahrten. ☐ *Olaf Haensch*



FOTO: STEFAN WINKLER

2015 von Cargo Logistik Rail Service erworben, ist 229 181 seit Anfang 2016 wieder im Einsatz. Am 4. April fuhr sie mit einem Bauzug auf ihrem Weg nach Bamberg durch Hof.

Weltreise auf Gleisen

Paul Theroux: Basar auf Schienen. Eine Reise um die halbe Welt. Die Andere Bibliothek, Berlin 2015. ISBN: 9783847703655, 429 Seiten, Preis: 42 Euro.



Vor rund vier Jahrzehnten unternahm der amerikanische Autor Paul Theroux eine Weltreise mit dem Zug. In London startend, führt der große Abenteuertrip nach Istanbul, weiter nach Teheran und Kabul, quer durch den indischen Subkontinent und die Länder Südostasiens. Nachdem er Japan auf Schienen erkundet hatte, begann die Rückreise durch die Sowjetunion mit der Transsibirischen Eisenbahn. In seinem umfangreichen Reisebericht, der manchmal Züge eines Abenteuerromans annimmt, führt der weltoffene Autor seine Leser in eine bereits damals für Mitteleuropäer fremde Welt, die uns heute, nur gut 40 Jahre später, noch unwirklicher vorkommt. Theroux ist nicht nur aufmerksamer Beobachter, er ist ebenso ein überaus talentierter Schreiber, und dankenswerterweise ist das Buch auch außerordentlich gut übersetzt. Besonders spannend sind die Gespräche mit den zahlreichen Reisegefährten, denen Theroux in den unterschiedlichsten Zügen begegnet. Mal sind es ebenfalls Reisende von weit her, die sein Schicksal teilen, mal sind es Einheimische. Therouxs kluge Unterhaltungen und seine brillant formulierten Beschreibungen von Land und Leuten lassen uns Leser tief eintauchen in sehr fremde, jedoch unglaublich spannende Welten. *al*

***Fazit:* Abenteuer Eisenbahn für Literatur-Liebhaber**

Schwergewichtig

Wolfgang Fiegenbaum, Ingo Hütter: Schwere Brocken, Regelspurige E-Tenderlokomotiven, Band 2. Herdam-Verlag, Gernrode 2016. ISBN 978-3-933178-36-7, 488 Seiten, zahlreiche Sw- und Farbabb., Preis: 64 Euro.



Treffender könnte der Titel dieser Buchreihe kaum sein: Fast 2,5 Kilogramm bringt der zweite von drei Bänden auf die Waage. Er beschäftigt sich auf fast 500 Seiten ausführlich mit der Geschichte der von der BMAG gebauten E-Kuppler, fast ausschließlich T 16 und T 16^{1} (BR 94). An eine Vorstellung des Herstellers und seiner Lokbauarten schließen sich 130 Seiten über die T 16 an. Es folgt ein doppelt so umfangreicher Abschnitt über die verstärkte Bauart T 16^{1}. Zu den Stärken des Buches zählt die detaillierte Ausarbeitung der Einsatzgeschichte bei Staatsbahnen in 14 Ländern sowie 100 Werksbahnen zwischen Rhodopen und Ärmelkanal. Viele Karten und Lagepläne geben dabei eine Vorstellung von den Charakteristika der Einsatzorte. *oh*

***Fazit:* T 16 en detail auf fast 500 Seiten**

Kreuze, Tafeln, Schlüssel

Mike Robeck, Holger Drosdeck: Das Signal auf Fahrt frei! (Teil 2), Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e. V., Schönheide. 80 Seiten, etwa 45 Farb- und 50 Schwarzweißabb.; Preis: 17,90 Euro.



Im zweiten Teil des Broschürenpaares zu den Sicherungsanlagen der Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau – Carlsfeld (WCd-Linie) werden umfassend die technischen Ausrüstungen von Wegübergängen betrachtet. An das erste Heft schließt ein Kapitel über Weichen- und Gleissperrenverschlüsse an. Ein Erlebnisbericht zweier Niedersachsen, welche die Bahn 1974 besuchten, rundet den Inhalt mit einigen Farbfotos ab. Es gibt auch einige Seiten über die heutige Museumsbahn und das WCd-Schmalspurbahnfestival 2015. Zu beziehen ist das Heft, eine wertvolle Dokumentation scheinbarer Nebensächlichkeiten der WCd-Bahnanlagen, wie gewohnt beim FHWE e.V., Ottostraße 14, 09113 Chemnitz oder im Internet auf www.fhwe.de. *oh*

***Fazit:* Fundgrube für WCd-Freunde und Modelleisenbahner**

www.bw-crailsheim.de

Crailsheimer Dampf-Aktien

Die Website für alle, die Teilhaber an einem Dampflok-Betriebswerk werden möchten.

■ Einen noch etwas ungewöhnlichen Weg beschreitet der Förderverein Bw Crailsheim e.V., um an finanzielle Mittel für seine Projekte im früheren Bahnbetriebswerk zu gelangen: Eisenbahnfreunde, die den Verein bei seiner Arbeit unterstützen möchten, können durch den Kauf einer Aktie Anteilseigner an einem echten Dampflok-Betriebswerk werden. Einsteigen kann man bereits mit 35 Euro. Wie man dies macht, wird auf der Homepage erläutert. Dort findet man auch Hintergrund-Informationen zu den mannigfaltigen Projekten der Crailsheimer Aktiven. Das aktuelle Geschehen, etwa der Fortgang der Arbeiten zur geplanten Wiederinbetriebnahme der Dampflok 44 1378, wird im Stil eines Blogs präsentiert. So erhalten Außenstehende die Möglichkeit, Einsicht in das Vereinsleben zu nehmen, was gerade in Anbetracht potentieller Aktienkäufer für eine gewisse Transparenz sorgen dürfte.

https://twitter.com/BahnAnsagen

Was man nicht alles sagt ...

Die witzigsten und absurdesten Ansagen aus dem Alltag der Bahn AG und anderer Verdächtiger.

■ Kein Zweifel, der größte Teil der vom Zugpersonal an die Fahrgäste gerichteten Durchsagen erfolgt nach Schema F. Wer jedoch etwas regelmäßiger mit der Deutschen Bahn oder anderen Anbietern im Schienennah- und -fernverkehr reist, kann durchaus Ohrenzeuge so mancher Ansagen-Stilblüte werden. Eine Twitter-Seite sammelt seit gut fünf Jahren die besten Sprüche der Zugbegleiter, Lokführer und Bahnsteigaufsichten im Land. Und da sind durchaus einige Kracher dabei, die zeigen, dass auch der vorgeblich so sterile und gefühlskalte moderne Bahnbetrieb noch immer menschliche Züge – im doppeldeutigen Sinn – aufweist. Viele der Sprüche haben eindeutig das Zeug zum Klassiker.

www.trossinger-eisenbahn.de

Mit Lina in die Musikstadt

Der Freundeskreis Trossinger Eisenbahn e. V.

■ Die Besonderheit dieser gerade einmal vier Kilometer langen Strecke ist die Tatsache, dass sie seit ihrer Eröffnung im Jahr 1898 mit 600 Volt Gleichstrom elektrifiziert ist. Heute fahren im Regelverkehr zwar Regio-Shuttle-VT der HzL, die alten Fahrzeuge aus den Anfangstagen sind jedoch nach wie vor betriebsfähig. Zu verdanken ist dies vor allem dem Freundeskreis der Trossinger Eisenbahn e.V., der sich auch im Netz präsentiert. Sämtliche Informationen, etwa zu den diversen Sonderfahrten oder den Öffnungszeiten des Trossinger Bahnmuseums, sind umfassend und aktuell. Daneben findet sich eine Chronik zur Geschichte der Bahn und eine Vorstellung aller vor Ort vorhandenen Museumsfahrzeuge. Das Ganze wird mit vielen schönen Aufnahmen aus vergangenen und heutigen Tagen garniert. Auch Tipps für die Anreise und weitere Sehenswürdigkeiten in Trossingen, bekannt als Musikstadt und Heimat der Mundharmonika, fehlen nicht. Die Seite lädt regelrecht dazu ein, der Bahn einmal einen Besuch abzustatten, um mit der 114 Jahre alten E-Lok „Lina" nach Trossingen zu zuckeln.

www.v160.de & www.eisenbahnmedia.de

DIE Seiten für Fans der 218

Infos zur Technik und Geschichte der größten Diesellok-Familie der Deutschen Bundesbahn.

■ Passend zur aktuellen MEB-Titelgeschichte können die beiden folgenden Internetseiten all denjenigen empfohlen werden, die sich noch ausführlicher mit Technik und Geschichte der Baureihe 218 beschäftigen möchten. Auf www.v160.de bietet Initiator Günter Kunkel eine Präsentation aller Baureihen, die der bekannten V 160-Familie der Deutschen Bundesbahn entstammen. Es finden sich ausführliche Erläuterungen zu so unterschiedlichen Aspekten wie Motorentechnik oder Stationierungsdaten. Wirklich jede Diesellok aus den V 160-Baureihen erhielt ihren eigenen Steckbrief. Dazu kommen diverse Aufnahmen der Maschinen in allen während ihrer Einsatzzeit angewandten Farbschemata. Vorbildorientierte Modellbahner werden gerne auf die gesammelten Daten zurückgreifen, um ihre Modelle mit korrekten Anschriften versehen zu können. Mathias Baumann hält auf seiner Seite www.eisenbahnmedia.de unter anderem Filme zur Baureihe 218 bereit, die auch den jeweiligen Sound der Maschinen mit ihren unterschiedlichen Motoren gut wiedergeben. Aber auch die eine oder andere Detailfrage zur 218 kann anhand schöner Bilddokumente und der gelungenen grafischen Gestaltung leicht geklärt werden. Einziger Wermutstropfen: Beide Seiten dürften mal wieder aktualisiert werden.

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com

02763 Zittau **Theile & Wagner GmbH & Co.** Reichenberger Str. 11 Tel.: 0 35 83 / 50 09 70	**42289 Wuppertal** **Modellbahn Apitz GmbH** Heckinghauser Str. 218 Tel.: 0202 / 62 64 57	**71032 Böblingen** **Eisenbahn & Modellbau Köngeter** Poststr. 44 Tel.: 0 70 31 / 22 56 77	**81925 München** **Die Spielzeugkiste** **Inh. Michael Golombeck** Rosenkavaliersplatz Tel.: 089 / 9 10 12 43	**93133 Burglengenfeld** **Spiel + Freizeit Nußstein** Regensburger Str. 4 Tel.: 0 94 71 / 70 12 11
21614 Buxtehude **Spiel + Sport Grob** Bahnhofstr. 54–56 Tel.: 0 41 61 / 28 60	**48145 Münster** **WIEMO** **Modellbahntreff Münster** Warendorfer Str. 21 Tel.: 0251 / 13 57 67	**71638 Ludwigsburg** **Spiel + Freizeit Zinthäfner** Solitudestr. 40 Tel.: 0 71 41 / 92 56 11	**83395 Freilassing** **Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH** Sägewerkstr. 18 Tel.: 0 86 54 / 47 90 91	**Europa**
22043 Hamburg **Dluzak GmbH** Rodigallee 303 Tel.: 040 / 6 53 22 44	**53721 Siegburg** **Spiel und Freizeit Wasser** Markt 6 Tel.: 0 22 41 / 6 66 53	**72250 Freudenstadt** **Spiel + Freizeit Wagner** **Inh. K. J. Bühler e.K.** Martin-Luther-Str. 7 Tel.: 0 74 41 / 76 09	**85221 Dachau** **Spielwaren Schmidt** **Inh. Karin Märkl e.K.** Münchner Str. 33 Tel.: 0 81 31 / 8 29 87	**AT-1010 Wien** **Karl Hilpert KG** Schulerstr. 1–3 Tel.: 00 43 / 15 12 33 69
24534 Neumünster **Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt** Großflecken 34 Tel.: 0 43 21 / 41 87 16	**54290 Trier** **Spielzeugparadies** **Gerd Klein GmbH** Nagelstr. 28–29 Tel.: 0651 / 4 88 11	**73033 Göppingen** **Spiel + Freizeit Korb-Rau** Poststr. 50 Tel.: 0 71 61 / 7 25 77	**86199 Augsburg** **Augsburger Lokschuppen GmbH** Gögginger Str. 110 Tel.: 0821 / 57 10 30	**AT-6020 Innsbruck** **Spielwaren Heiss** **Manfred Gress e.U.** Museumsstr. 6 Tel.: 00 43 / 5 12 58 50 56
25348 Glückstadt **Meiners** **Hobby & Spiel GmbH** Große Kremperstr. 13 Tel.: 0 41 24 / 93 70 33	**59909 Bestwig** **Henke Spielzeugland** **Wilhelm Henke** Bundesstr. 132–133 Tel.: 0 29 04 / 12 92	**73108 Gammelshausen** **Das Lokmuseum** **Inh. Michael Merz** Hauptstr. 23 Tel.: 0 71 64 / 91 93 64	**86368 Gersthofen** **Spiel + Freizeit Gersthofen Handels-GmbH & Co. KG** Hery-Park 2000 Tel.: 0821 / 2 49 21-20 00	**FL-9490 Vaduz** **Mikado** **Hobby, Spiel + Freizeit** Städtle 19 Tel.: 00 42 / 32 32 79 94
28307 Bremen **Modellbahnshop Lippe** **CASISOFT MindWare GmbH** Thalenhorststr. 15d Tel.: 0 52 31 / 9 80 71 23	**60385 Frankfurt** **Meder Spielwaren** **Meder oHG** Berger Str. 198 Tel.: 069 / 45 98 32	**73728 Esslingen** **HEIGES Spielwaren GmbH & Co. KG** Fischbrunnenstr. 3 Tel.: 0711 / 3 96 94 60	**86633 Neuburg** **Spielwaren Habermeyer** **Habermeyer Karl** Färberstr. 90–92 Tel.: 0 84 31 / 86 43	**NL-1171 DB Badhoevedorp** **Harlaar Modeltreinen V.O.F.** Badhoevelaan 53 Tel.: 00 31 / 2 06 59 94 94
28865 Lilienthal **Spielzeug HAAR** **Anke Haar** Hauptstr. 96 Tel.: 0 42 98 / 9 16 50	**61231 Bad Nauheim** **Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan** Parkstr. 14 Tel.: 0 60 32 / 28 74	**74613 Öhringen** **Spielwaren Bauer** **Inh. Karlheinz Bauer e.K.** Marktstr. 7 Tel.: 0 79 41 / 9 49 50	**86720 Nördlingen** **Spielwaren Möhnle** Schrannenstr. 7 Tel.: 0 90 81 / 42 28	**NL-8261 HM Kampen** **Trein en Zo** Geerstraat 12 Tel.: 00 31 / 3 83 31 61 38
32760 Detmold **Modellbahnshop Lippe** **CASISOFT MindWare GmbH** Gildestr., Ecke Marie-Curie-Str. Tel.: 0 52 31 / 9 80 71 23	**63450 Hanau** **Spiel + Freizeit Brachmann** **Heinrich Brachmann GmbH** Rosenstr. 9–11 Tel.: 0 61 81 / 92 35 20	**74821 Mosbach** **Schreib- + Spielwaren Dunz GmbH & Co. KG** Kesslergasse 5 Tel.: 0 62 61 / 9 21 20	**87616 Marktoberdorf** **Härtle Spiel & Freizeit** **Inh. Matthias Franz e.K.** Kaubeurenerstr. 1 Tel.: 0 83 42 / 42 09 90	**BE-3053 Oud-Heverlee** **Het Spoor** **Kerselaers Henri** Parkstraat 90 Tel.: 00 32 / 16 40 70 42
33332 Gütersloh **Modellbahnladen Fortenbacher** Kampstr. 23 Tel.: 0 52 41 / 2 63 30	**63920 Großheubach** **Spielwaren Hegmann** **Berta Hegmann e.Kfr.** Industriestr. 1 Tel.: 0 93 71 / 6 50 80 13	**76275 Ettlingen** **Spielkiste Brenner** **Inh. Matthias Brenner** Kirchenplatz 2 Tel.: 0 72 43 / 1 67 06	**90587 Siegelsdorf** **Leo's Modellbahn-Stube** Fürther Str. 27a Tel.: 0911 / 75 31 75	
34466 Wolfhagen **Spielwaren Pelz** **Inh. Ernst Pötter** Mittelstr. 10+13 Tel.: 0 56 92 / 23 61	**67146 Deidesheim** **moba-tech** **it-works Systemtechnik GmbH** Bahnhofstr. 3 Tel.: 0 63 26 / 7 01 31 71	**78247 Hilzingen** **Spielwaren Reimann GmbH** Untere Gießwiesen 15 Tel.: 0 77 31 / 9 89 90	**91522 Ansbach** **Spiel + Freizeit Fechter GmbH** Joh.-Seb.-Bach-Platz 8 Tel.: 0981 / 96 96 90	

Es gibt Bahnstrecken, die fast jeder in der Eisenbahnszene kennt, auch wenn ihre Bedeutung nie über den lokalen Raum hinausging. Doch dafür gibt es meist gute Gründe, denn diese Linien waren mehr als die Verbindung zwischen zwei Orten, sie waren etwas Besonderes – wie die alte Vizinalbahn von Georgensgmünd nach Spalt.



FOTO: GOTTFRIED TURNWALD, SLG. KNIPPING

Munter dampfte 98 307, der letzte „Glaskasten" der Deutschen Bundesbahn, noch bis 1962 jeden Tag von Spalt nach Georgensgmünd und zurück.

Auf dem Bockl durchs Hopfenland

Die bereits über 1200 Jahre alte Stadt Spalt ist bis heute weithin als Zentrum des fränkischen Hopfenanbaus bekannt. Im Mittelalter wurde im Spalter Umland noch Wein angebaut, aber mit dem Einsetzen der „kleinen Eiszeit" um das Jahr 1500 wurde es dafür zunehmend zu kalt. Daher verlegte sich die örtliche Landwirtschaft bald ganz auf den Anbau von Hopfen, der nach kurzer Zeit zum bedeutendsten Exportprodukt der Region wurde und Spalt zu einem Zentrum des deutschen Hopfenhandels machte. 1538 verlieh der Bischof von Eichstätt den Spaltern das weltweit erste Hopfensiegel.

Die örtliche Brauerei, übrigens die letzte große kommunaleigene Brauerei in ganz Deutschland, schwört noch immer auf den besonderen Spalter Aromahopfen, der auch für viele der in den letzten Jahren immer populärer werdenden handgebrauten Craft-Biere eine beliebte Zutat ist. Dennoch hat der Hopfenanbau seine wirtschaftliche Bedeutung für die kleine mittelfränkische Stadt seit rund 50 Jahren weitestgehend verloren, im Umland finden sich nur noch relativ wenige Hopfenfelder.

Im 19. Jahrhundert war das noch ganz anders. Die beginnende Industrialisierung veränderte auch den Hopfenmarkt, dank der Eisenbahn konnten die wertvollen Dolden nun sogar problemlos nach Übersee exportiert werden. Die bereits 1849 eröffnete Verbindung Augsburg – Nürnberg als Teil der bayerischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Lindau nach Hof ließ Spalt jedoch im wahrsten Sinne des Wortes links liegen: Sie führte in gut sechs Kilometern Entfernung östlich an der Stadt vorbei. Die Forderung nach einer ergänzenden Stichbahn kam daher schon relativ früh auf. Zunächst waren aber ausgerechnet die Spalter Hopfenbauern überhaupt nicht von der Idee eines Bahnanschlusses begeistert, denn sie fürchteten doch tatsächlich eine Verschlechterung der Hopfenqualität durch den vorüberwehenden Rauch der Dampflokomotiven.

Die zweite Vizinalbahn Bayerns

Dieser Aberglaube wurde aber bald den wirtschaftlichen Erwägungen untergeordnet, so dass am 31. Mai 1871 schließlich die Konzession zum Bau einer Bahnstrecke von Georgensgmünd an der Süd-Nord-Bahn nach Spalt erteilt wurde. Das einige Zeit zuvor verabschiedete „Gesetz zum Bau von Vizinalbahnen", ein Vorläufersystem der wesentlich populäreren bayerischen Lokalbahnen, hatte den Bahnbau möglich gemacht. Die Eröffnungsfahrt auf der 6,9 Kilometer kurzen Linie, deren Bau aufgrund der zahlreichen bahntechnischen Vereinfachungen zügig durchgeführt werden konnte, fand am 15. Oktober 1872 statt. Sie war nach der Verbindung Siegelsdorf – Langenzenn erst die zweite Vizinalbahn in Bayern.

Zu Betriebsbeginn gab es lediglich drei Zugpaare pro Tag, Zwischenstationen besaß die Strecke noch keine. In den ersten Jahren genügten neben ausgedienten Hauptbahnmaschinen auch die speziell für die Vizinalbahn entwickelten, geradezu winzigen B-Kuppler der Gattung D II mit den klangvollen Namen „Bär" und „Geier" dem Verkehrsaufkommen. Bald kamen jedoch etwas leistungsfähigere Lokomotiven wie die bayerische D III und die D VI zum Einsatz. Die Strecke blieb damit eine Domäne kleiner zweiachsiger Dampfloks. So gesehen war es nur folgerichtig, dass ab 1909 die neuen „Glaskästen" der Baureihe PtL 2/2 die Zugförderung auf der von der Bevölkerung längst liebevoll Spalter Bockl genannten Strecke übernahmen.

Auch an der Strecke gab es im Laufe der Jahre ein paar Veränderungen, wie die Einrichtung eines Haltepunktes in Wasserzell 1892. Der Müller der Hügelmühle, die auf halbem Weg zwischen Georgensgmünd und Spalt lag, wollte daraufhin unbedingt auch einen eigenen Haltepunkt vor der



FOTO: SLG. HEIMATVEREIN SPALTER LAND E.V.

Aus den Anfangsjahren des Bockls stammt diese Aufnahme des Spalter Bahnhofs: Stolz haben sich das Personal und dessen Angehörige neben dem Zug mit der bay. D VI in Positur gestellt.



FOTO: GOTTFRIED TURNWALD, SLG. KNIPPING

Der „Glaskasten" fuhr immer rückwärts nach Spalt. Hier zieht 98 307 eine Garnitur aus bayerischen Dreiachsern am Einfahrsignal von Georgensgmünd vorbei – K.Bay.Sts.B. pur noch um 1960.


FOTO: GOTTFRIED TURNWALD, SLG. KNIPPING

Immer wieder sehenswert sind die über 50 Jahre alten Farbaufnahmen vom Spalter Bockl. Hier ist 98 307 samt Züglein nach „Schorschlasgmünd" (Georgensgmünd) unterwegs.

Haustür haben. Nachdem er bereit war, die nötigen Kosten in Höhe von stolzen 65 Mark an die Königlich Bayerische Staatsbahn zu zahlen, erhielt er 1897 seine eigene Privathaltestelle. Beide Haltepunkte wurden in den 1920er-Jahren zugunsten einer neuen Zwischenstation in Großweingarten aufgegeben.

Das Bockl wird zur Kult-Strecke

Zwar war die Strecke schon zur Länderbahnzeit als Ausflugslinie bei der Bevölkerung des Großraums Nürnberg beliebt, erfuhr jedoch darüber hinaus noch keine weitere Beachtung. Schließlich wurde der Betrieb auf zahlreichen kurzen Stichbahnen in Bayern von den sehr wirtschaftlichen „Motorlok-Zügen" mit PtL 2/2 samt passenden kurzen Lokalbahnwagen abgewickelt. Bereits in der Zwischenkriegsepoche zur Zeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft begann sich dieses Bild jedoch zu wandeln. Neue Einheitslokomotiven setzten auch größere Lokalbahnmaschinen frei, die wiederum auf vielen Nebenbahnen die nun als Baureihe 98.3 bezeichneten kleinen „Glaskästen" verdrängten – nicht so auf dem Spalter Bockl. Die beiden Stammlokomotiven 98 301 und 98 307 trugen weiterhin die Gesamtverkehrslast.

Daher ist es nicht verwunderlich, dass die Strecke nach dem Zweiten Weltkrieg bei Eisenbahnfreunden und Fotografen immer beliebter wurde. Ab 1960 war der Bockl sogar das letzte Einsatzgebiet der „Glaskästen" auf dem gesamten Bundesbahn-Netz. Die für Einmann-Bedienung ausgelegten, recht ungewöhnlich gestalteten Maschinen wurden nicht nur von der immer größer werdenden Gemeinde der Eisenbahn-Interessierten, sondern auch vom örtlichen Stammpersonal sehr geschätzt. Oberlokführer Karl Ammon aus Spalt etwa soll nicht nur sein halbes Berufsleben auf den beiden Lokomotivchen verbracht haben, sondern ab und an auch eigenmächtig Mist zum Düngen seiner im Nebenerwerb bewirtschafteten Felder entlang der Bahnlinie auf dem Bockl transportiert haben. Eine Aktion, die heute völlig unvorstellbar wäre.


FOTO: HELENE AMMON, SLG. HEIMATVEREIN SPALTER LAND E.V.

Sichtlich zufrieden mit dem Dienst auf den „Glaskästen": Lokführer Karl Ammon.


FOTO: DETLEV LUCKMANN, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Auch im Rangierdienst machte sich die Baureihe 98.3 nützlich, wie hier am 21. August 1961 im seit 1935 elektrifizierten Bahnhof Georgensgmünd.

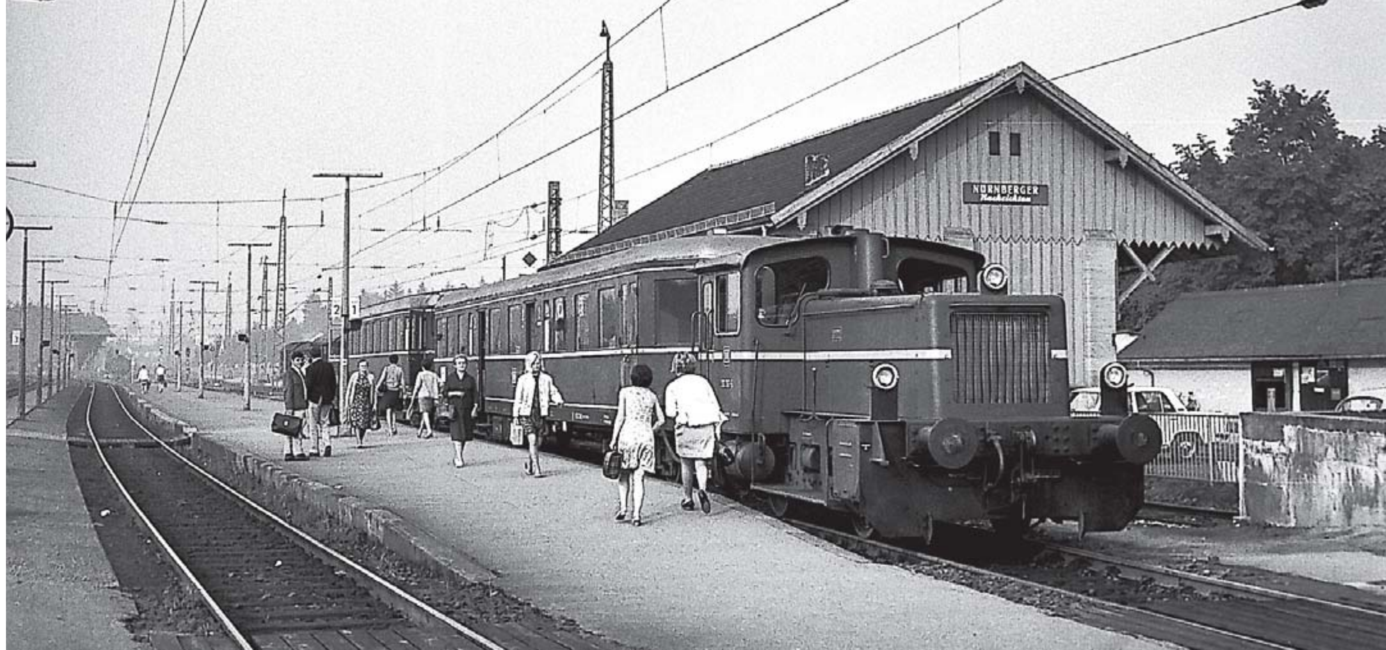


FOTO: HEINZ SICKERT

So sahen die Züge vor Einstellung des Personenverkehrs aus: Eine Köf III wartet mit VB und VS in Georgensgmünd 1969 auf Fahrgäste nach Spalt.



Ein altes Etikett des süffigen Starkbieres „Spalter Bockl", welches von der Spalter Brauerei noch immer mit diesem urigen Motiv angeboten wird.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Eine Initiative ortsansässiger Bürger setzte sich für den Erhalt des Endbahnhofs ein und verwandelte ihn in ein ansehnliches Ensemble für kulturelle Veranstaltungen.



FOTO: HEINZ SICKERT

Am 9. September 1969 bestand das „Bockl-Zügla" sogar nur aus Köf III, dem Steuerwagen und einem G-Wagen. Der Beiwagen blieb im Endbahnhof zurück, das Personal machte noch Pause.

Am 8. Oktober 1962 war es jedoch mit der „Glaskasten"-Herrlichkeit auf dem Spalter Bockl vorbei. Nach 54 Jahren zuverlässigen Einsatzes wurde 98 307 als endgültig letzte PtL 2/2 bei der DB abgestellt. Die fleißige kleine Maschine wurde zum Glück nicht verschrottet, sondern für die Nachwelt aufbewahrt. Sie kann heute im Deutschen Dampflok-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg bewundert werden. Für kurze Zeit übernahmen Lokomotiven der Baureihe 64 die Züge nach Spalt, ehe der Bockl schon mit dem nächsten Kuriosum aufwarten konnte: Eine Köf III, manchmal vertreten von einer V 60, übernahm zusammen mit Triebwagen-Beiwagen aus der Vorkriegszeit den Personenverkehr. Dieser entwickelte sich jedoch negativ, da sich die neue Konkurrenz von Automobilen und Bussen längst auch auf den Spalter Bockl auswirkte. Deshalb stellte die Bundesbahn den Personenverkehr von Georgensgmünd nach Spalt am 29. Oktober 1969 ein.

Neues Leben im alten Bahnhof

Die letzten drei Jahrzehnte seiner Existenz musste der Bockl mit einem relativ bescheidenem Verkehrsaufkommen vorliebnehmen. Die wenigen Güterzüge verkehrten nur sporadisch, meist mit Nürnberger Rangierdieselloks der Baureihen 260 und 290 bespannt, konnten sich aber immerhin bis in die 1990er-Jahre halten. Hopfen wurde da schon lange nicht mehr auf der Bahn transportiert. Noch vor der Umsetzung des Güterverkehr-Kahlschlagprogramms „MORA C" seitens der DB AG wurde der Gütertarifpunkt Spalt am 28. Mai 1995 aufgelassen. Im selben Jahr gab es dank lokalem Engagement noch einige Abschiedsfahrten mit Dampfsonderzügen, ehe am 1. August die formale Stilllegung folgte.

Die Strecke wurde bis 1997 komplett abgebaut und auf nahezu der gesamten Trasse in einen Radweg umgewandelt. Nebenbei entstand zwischen den beiden ehemaligen Endbahnhöfen ein Planetenweg, der unser Sonnensystem im ungefähren Maßstab 1:1 Milliarden abbildet. Auch für den Bahnhof in Spalt konnte ein neuer Verwendungszweck gefunden werden. Schon vor 20 Jahren wurde das Empfangsgebäude von einigen Aktiven Schritt für Schritt in den „Kulturbahnhof Spalt" umgebaut. Inzwischen dient das schmucke Ensemble diversen Veranstaltungen. Auf dem Bahnhofsgelände liegen noch die Gleise, und zwei alte Güterwagen erinnern an die über 120-jährige Geschichte des legendären Spalter Bockl. □ *Alexander Bergner*



Endzeitstimmung: Kurz vor Schluss, am 18. April 1995, rangiert 290 404 noch ein paar Schüttgutwagen in das Ladegleis eines Spalter Düngemittellagers, dem letzten Güterkunden vor Ort.


FOTOS (2): CLAUS-JÜRGEN PRENZEL

Neben den Abschiedsfahrten mit 86 457 im Mai 1995 gab es solche mit ELNA-Lok 4 und V 36 235 der Dampfbahn Fränkische Schweiz, die auch am nasskalten 16. April 1995 gut besucht waren.

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE

MINI-MARKT – VERKAUFEN

BÖRSEN – TAUSCHEN

MÄRKTE – SUCHEN



VERKÄUFE
Dies + Das

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Original Zugzielanzeiger, Bhf. Bernau mit 8 St. Zielschilder 25x115 cm für Außen, (siehe Modell Auhagen H0 41637, veröffentlicht in MIBA 3/16, S. 26–27), Lokglocken fkt. für Außen, ca. 250 eisb.typ. Schilder, Lok, Bw, Waggon, Fabrik, Bm, komplett. Bernd. Romstedt@online.de.

www.modellbau-chocholaty.de

www.lok-doc-wevering.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Spur N, kleine Anlage 140 x 80 cm, Ep. III, kpl. aufgebaut, altersbed. zu verkauf. Gleismat. Fl., 4 Loks Fl., 1 Triebwag. Fl., 1 Köf Arn., 22 Wagen Fl., nur im Ganzen zu verk. Preis VB. H. Schmidt, Tel.: 034444/20379.

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebniswelt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Feldbahn-Rollmaterial für 600 mm Spurweite zu verkaufen. Tel.: 07263/64737.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

www.spur-0.de

Fleischmann-Magic-Train: Baugröße 0, Spur H0, Dampfloks, Dieselloks, Feldbahnloks, Personenwagen, Güterwagen, Umbauten zu 4-Achsern und vieles mehr. Alle Teile sind mehrfach vorhanden. Kontakt: 04741/8535.

Aus einer Erbschaft verkaufe ich eine große Sammlung Spur 1 Modelle. Loks und Wagen von Hübner, Dingler, Kiss, KM 1, Kesselbauer, Märklin. Alle neu und in den Originalverpackungen. Anfragen an: ilona.k@live.de oder 0172/5109668.

LGB Dampfl. 996001, Katl.-Nr. 23802 anl. Rhät. Bahn Ellok braun, Katl.-Nr. 21440 Wag. HSB, Katl.-Nr. 31710 + 30730, Packu. Katl.-Nr. 70402, Rungenwag. 4-achs. Nr. 45690 2 Stck., alles neuw. Tel.: 09154/1732.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.kieskemper-shop.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.modelltechnik-ziegler.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

Biete Märklin D-Zugwagen LüP 282 mm, 43910, 43920, Ep. 3; 43911, 43951, Ep. 4: Stück € 15,–. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.menzels-lokschuppen.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gönnen Sie sich **Dampf-Lokomotiven** mit **>Sound<.** Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! **Abzüglich 30%** auf die Preise aus den 90er Jahren und originalverpackt verkaufe ich meine sehr wenig bespielten Loks, Personen- u. Güterwagen der Epochen I, II, III, IV u. V. Fast wie NEU von: Fleischmann, Klein, Märklin u. Piko. Bitte die Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.suchundfind-stuttgart.de

www.jbmodellbahnservice.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 700,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.1000Loks.de

www.modellbahn-keppler.de

www.modelltom.com

Verk. H0GS-Dampfloks, Güter-/Personenwägen, Dieselloks, Roco, Fleischmann, z.B. 2 BR 44 + 20-4-achsige Kohlewaggons für € 520,– VB + Zubehör + Drehscheibe, H0m-Bemo-Loks + Waggons + Schienen und Weichen. 07442/8493060, 0170/4927457.

www.modellbahnshop24.de
Modernisierung DDR-Loks, Wagenlicht, Digitaltechnik, beleuchtete Figuren H0, TT, N, Z und vieles mehr

www.dampfzug24.de

www.moba-tech.de

Ich habe wieder Kapazitäten frei! Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahn sowie die künstlerische Gestaltung von Hintergründen nach Ihren Wünschen. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

www.d-i-e-t-z.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.puerner.de

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe H0: V 15, Brawa, 102082-5, DR, OVP € 80,–; V 110 Brawa, 110639-2, DR, OVP € 110,–; BR 119, Gützold, DR, Ep. 4, OVP € 90,–; BR 52, Gützold, mit Steifrahmentender, 52006, OVP € 90,–; BR 01, Piko, Reko, Kohle, DR, Ep. 4, Art.-Nr. 50009 € 100,–; BR 118, Gützold, DDR, Ep. 4 € 30,–, ohne OVP. R. Wolter, Am Hollerbusch 7, 18059 Fahrenholz. Tel.: 0176/50954333 oder roland.wolter@t-online.de.

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.spiel-hobby-Hank.de

www.modellbahnritzer.de

www.mbs-dd.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,– € Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus" 8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,– €

Verk. Gützold BR 562907 AEG Kohlenstaub neu OK € 125; Gützold BR 18006 neu OK € 245; Gützold BR 19017 neu OK € 250; BR 651044 DR neu OK € 275; Gützold BR 180552 DDR Regierungslok Gehäuse 2 Streifen OK neu € 130; Gützold 2 Lokomotiven BR 71359 schwarz BR 1780 sächs. StEb grün OK, beide Lokomotiven € 370; Heris Heizkesselwagen 4-achs. neu OK € 50; Gützold BR 118203-9 6-achs. Tel.: 0385/5559076.

www.zuz-modellbahn.com

www.augsburger-lokschuppen.de

H0-2L-Rollmat. teilw. Raritäten neu, supergünstig, m. KK-Kulissen ungelaufen, ov, u.a. RÖWA D-Zugwg. und viele Güter- und Kesselwagen sowie DC-Loks. Liste Bfm. 85 ct. aj.blank@t-online.de. J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg.

LENZ-Digital plus zu verkaufen, abzüglich 30% auf meine Kaufpreise aus den 90er Jahren für: Zentrale LZ 100, Schaltempfänger mit Rückmelder LS 100, Belegtmelder LB 100, Spannungsmelder LB 050, Leistungsverstärker LV 100, Interface RS 232, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

TT – LPG-Gemüsefrauen
Art.-Nr.: TT23
bemalt € 13,50
unbemalt € 5,–



www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

www.carocar.com

www.koelner-modell-manufaktur.de

Dampflok 99 4503 Fertigmodell, Spur H0e aus Bausatz (Weissmetall-Gussteile), Fahrwerk: Arnold-N-BR89, gesupert m. versch. Anbauten, Foto bei Interesse – Mail angeben. Preis: € 320,–. Metzner, Fürstenstr. 156, 09130 Chemnitz.

www.modellbahn-pietsch.com

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe ausbaufähige Märklin Z-Anlage 154 x 65 cm mit 2 DKW, 14 Weichen, 3 Bogenweichen, ca. 20 m Gleis, 3 Dampfloks, 4 E-Loks, 1 Diesellok, 10 Personenwagen, 9 Güterwagen, 4 Bahnhöfe, 14 Figuren, weitere Gebäude, Signale, Schaltpulte und weiteres Gleismaterial. Die Anlage ist analog aufgebaut und betriebsfähig, ohne Transformatoren. Alles ist so gut wie neu, da nach Aufbau nur die Betriebsfähigkeit geprüft wurde. Neuwert der Anlage und Zubehör ca. € 3.000,–. Verkauf für € 700,–. E. Timme, Gutenbergstr. 25, 39106 Magdeburg. Tel.: 0391/5436597, etimme@online.de.

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig !
BR 56.5-6
sä. IXHV
50 Stück
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

www.zum-alten-dampfross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen
Zum alten Dampfross
Inh. Mike Lorbeer
Kunibertstrasse 17 | D – 12524 BERLIN
Tel.: + 49 (0) 30 / 670 68 107
MoBa - Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
Märklin-Motorola und DCC
sowie die Rückmeldesysteme
s88, RS und Roco!
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel. : 04122 / 977 381
Fax : 04122 / 977 382
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.ldt-infocenter.com



...auf über 220 qm!
in der Oberpfalz
u.a. Märklin - Fleischmann - Roco - Bemo - Lenz - Trix - LGB - Piko - Auhagen - DC-Car-Systems - Bachmann - Brawa - Brekina - Busch - Dietz - ESU - Faller - Herpa - Kibri - Liliput - Massoth - Noch - Pola - Preiser - Seuthe - Tillig - Uhlenbrock - Viessmann - Vollmer und und und ....
Modellbahn Aumiller - 92421 Schwandorf
Tel.: 09431 5600035 - e-mail: info@naskapi.de
Dachelhofer Str. 88 - mit vielen kostenlosen Parkplätzen am Haus!
Verkauf
Reparaturservice
Update-Service
Anlagenbau
Workshops
Digitaltechnik
Decodereinbau
online-shop:
www.naskapi.de

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

ANZEIGENSCHLUSS MEB 8/2016: 06.06.2016

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______________

Abbuchung (nur Inland):

Keine Briefmarken senden!

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

Verk. gg. Gebot: Märklin Z Mat., ca. 65 Loks, 100 Wg., 90% unbespielt, Liste bei H. Sommer, Herrenbergstr. 19, 91463 Dietersheim. Tel.: 09161/873942.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Biete: Roco-Line ohne Bettung H0, 15r Weichen à € 8,–; 7li. Weichen à € 8,–; 4 DKW à € 15,–; 12 elek. Antriebe à € 6,–. Tel.: 030/7525224.

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

Abzüglich 50% ab Brutto-Bestellwert € 100,– auf die Preise aus den 90er Jahren und noch originalverpackt verkaufe ich Auto-Modelle 1:87 von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Märklin-Modelle, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.modellbahnservice-dr.de

Ich verkaufe nicht mehr benötigte Teile einer H0 Modelleisenbahn, Lenz Digital, 5 LA152 Adapter für Handregler je € 3,75, 3LK100 Kehrschleifenmodul je € 12,–, 3LR100 Rückmeldebaustein je € 12,–, 1LG100 Bremsgenerator € 12,–, 1 LI100 Interface € 35,– + Brief- oder Päckchen-Porto. Weitere Teile sind in einer Liste aufgeführt, die Sie anfordern können unter Tel.: 05193/9740402.

www.modellbahn-keppler.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

HP1 Eisenbahnmodellbau Heute. Hefte 1–47 + 1x Heft 3 zusätz., minimale Gebrauchsspuren. Abholung € 144,–. Versand: Vorausüberweisung + Versandkosten (ca. 28 kg). Standort Hannover. Heise 0511/521046. Mail: robert.2711@t-online.de.

Dirk Röhricht • Holtendorf
• Girbigsdorferstr. 36
• 02829 Markersdorf
Modellbahnsteuerungen, • Tel.+Fax: 03581/704724
SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

DIE SCHÖNSTEN SEITEN UNSERES HOBBYS

SCHAUEN SIE DOCH MAL REIN!

Sie finden uns auf: facebook

Jetzt Fan werden: www.facebook.de/vgbahn

Verkaufe umfangr. Sammlung Eisenbahn-Fachliteratur, über 1000 Pos., Detailliste bei Siegfr. Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder siegfried.knapp@t-online.de. EK-Baureihenbände, Lokbeschreibungen, Fachbücher zu Strecken, Bw, AW, Eisenbahn- und Gleisbau, Sicherungstechnik, Bahnbauten, Privat-, Neben-, Klein- und Straßenbahnen, Jahrbücher, Bildbände, Obermayer-Taschenbücher kpl., Literatur ausländ. Bahnen, regionale Verkehrsgeschichte, alles 1880–2015. Ferner abzugeben aktuelle Eisenbahnkarten und Kursbücher 2016 aktuell Osteuropa u.v.m.

www.bahnundbuch.de

Verkaufe ca. 40 Bücher Eisenbahnliteratur, verschd. Hefte, MIBA-Report-Revue-Praxis, einzelne MIBA v. 1958–68, 1965 kpl., 75 Hefte Eisenb.-Journal Spezial 1995–2004. 23 Timelife Bücher Geschichte der Luftfahrt, kpl., VB. Tel. 0711/772412.

www.modellbahn-keppler.de

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Eisenbahnwelten im Kurort Rathen
Gartenbahnanlage mit 4600 m Schienen Spurweite IIm
www.eisenbahnwelten-rathen.de

Lok-Magazine zu verkaufen, Hefte 1–97 (diese nur komplett) + Registerheft 1–75, sowie folgende Einzelhefte: 100, 104, 105, 108, 113, 116, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 125, 128, 132, 133, 134, 138, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 150, 153, 155, 157, 158, 161, 166, 171, 172, 174, 177, 178, 180, 186, 197, 199, 200, 203, 204, 205, 206, 208, 9/2000, 9/02, 12/02, 9/03, 1/04, 2/04, 4/05, 11/06, 12/06, 2/07, 9/07, 1/08, 2/08, 4/08, 1/09, 6/11, 7/11, 4/13. Die Hefte befinden sich sämtlich in einem sehr guten, nahezu neuwertigen Zustand. Alles möglichst komplett, die Einzelhefte aber auch einzeln. Preis Verhandlungssache. Detlef Gerth, Moers. annedetlefgerth@aol.com.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

Lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1955

www.jano-modellbau.de

"De Isenboner"
Ihr Modellbahn An- und Verkauf in Kiel

An- und Verkauf aller Spurgrößen:
1 • 0 • H0 • N • Z
Loks, Waggons, Zubehör + Komplettanlagen.
Digitalisierung und Instandsetzung aller Art
"De Isenboner" • Matthias Dorsch
Preetzer Chaussee 142 • 24146 Kiel
Tel.: 0160/96620002
www.de-isenboner.de • info@de-isenboner.de

GESUCHE
Dies + Das

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21gmx.de.

Großes Bahnbetriebswerk K- oder C-Gleis gesucht, bereits montiert. Wolfgang Gernet, Quellenweg 9, 83730 Fischbachau, Tel.: 08028/904714 oder 0172/8525226.

Ich habe wieder Kapazitäten frei! Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahn sowie die künstlerische Gestaltung von Hintergründen nach Ihren Wünschen. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

MODELL BahnLAND Magdeburg

Modellbahnland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de

Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör

Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

Arnold TT Neuheiten 2016	
HN9038 ASF der DR Orange Ep. IV	114,90 €
HN9039 ASF der DB AG Rot Ep. IV	114,90 €
HN9040 ASF der DR Gelb Ep. IV	114,90 €
HN9041 Ellok BR 251 DR Ep. IV	199,90 €
HN9042 Ellok BR 171 DB AG Ep. V	199,90 €
HN9507 2-tlg. Doppelstockeinheit DR Ep. IV	124,90 €
HN9508 4-tlg. Doppelstockeinheit "Coca Cola" DR Ep. IV-V	199,90 €
Busch TT Neuheiten 2016	
31145 Containertragwagen Sgns691 "DHL" DB Ep. V	44,90 €
31163 Flachwagen Samm4818 mit 2 Holzkisten DR Ep. IV	44,90 €
31164 Flachwagen Samm4818 mit Schotterladung DR Ep. IV	39,90 €
31204 Rollende Landstraße Saadkms690 DB Ep. V	34,90 €
31205 Rollende Landstraße Saadkms690 DB Ep. V	34,90 €
32000 Packwagen Pwi-93 DR Ep. III	34,90 €
32100 Gedeckter Güterwagen Bauart "Leipzig" DR Ep. III	30,90 €
33171 Knickkesselwagen "Shell" DB Ep. V	42,90 €
33172 Knickkesselwagen "BP" DB Ep. V	42,90 €
33501 Kohlestaubwagen mit Bremserhaus DR Ep. III	38,90 €
33569 Kalkkübelwagen mit V-Kübel "Neuna Werke" DR Ep. IV	44,90 €
34000 Behelfspersonenwagen MCI-43 "Raucher" DR Ep. III	31,90 €
34001 Behelfspersonenwg. MCI-43 "Nichtraucher" DR Ep. III	31,90 €
34010 Behelfspersonenwg. MCI-43 "Traglasten" DR Ep. III	31,90 €

Angebote freibleibend, Lieferbarkeit, Irrtümer, Preisänderungen ohne Gewähr.
Diese Angebote erhalten Sie auch bei: Modellbahnland Arts, Gladbacher Str. 25, 41747 Viersen. Tel.: 02162/268770, Fax: 02162/268772.

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de

Fleischmann – Auslaufmodelle zum Sonderpreis

410801	DR Dampflok BR 03 Reko	~~399,00 €~~ 239,99 €
432001	DB AG BR 145 verkehrsrot Elektrolok	~~204,00 €~~ 169,99 €
542606	DB Epoche 3 Kesselwagen Aral zweiachsig	nur 33,40 €

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

TILLIG-Clubhändler
25 Jahre **Modellbahnbox Karlshorst**
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN®
Öffnungsz.: Di.–Fr. 10.00–13.00 und 14.00–18.00 Uhr • Sa. 9.00–12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.



Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live.de oder 02641/28466.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.



Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

LGB-Sammlung oder Anlage, auch Echtdampfmodelle von privatem Modellbahnfreund bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Roco 63186 Regioshuttle RS1 Agilis in H0 Gleichstrom 2 Leiter, nur neuwertig. Angebote an T. Jeuthe/Kulmbach 09221/9487401 o. Stier1973@gmx.de.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com



Suche Liliput Pferdetransp.-Wagen L-235430 KPEV, Ep. 1; L-240005, 2er Set, KPEV-MAV Ep. 1. Alles in H0. Tel.: 07031/271537 (abends).

Suche Fahrzeuge mit der Pop-Lackierung. Märklin, Trix, ADE, etc. Bevorzugt Sets in Originalverp. Erich Luder, Postfach 425, CH-4019 Basel.

Roco S 3/6 K.Bay.Sts.B. Ep. I, grün, DC. Angebote Tel.: 06322/92290.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Suche Fleischmann 4141 BR 24 DRG. Nur neuwertige Ware anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Achtung Roco-Lok 64405. Suche neu oder neuwertig Roco 62205 (BR 64 DRG DC H0). Angebote an Peter Skiebe, Tel./Fax: 06132/86670.

Piko ME101 alle Farben gesucht, Talbotwagen Fabrikat Bock, Piko Nohab Gummiantrieb alle Far., Geschützwagen Fab. Dahmer alle So. P. Klein, Tel.: 05258/3642.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, Piko, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Baue auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 0211/4939315.

Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fine Art, Metrop, Fuchs, Günther, Dingler oder Weinert. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./ Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/ 11661343.

Ihre Sammlung in gute Hände. Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@ web.de.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn @t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baa der@dansibar.com.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer. ruediger@t-online.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Ankauf von Modelleisenbahnsammlungen aller Spurweiten aus Privat- oder Geschäftsauflösungen. Bitte nur neu- neuwertige Modelle in Originalverpackung anbieten. Seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel.: 0261/39024243, Handy: 0172/2020433, E-Mail: wilfried33@ yahoo.de.

www.vgbahn.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche. nic@freenet.de – Danke.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@ modellbahn-erftstadt.eu.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauch temodellbahn.de, www.gebrauchte modellbahn.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.











GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Suche auch Saxonia von Tillig. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche Faller V2-Rakete und Transportwagen für H0-Diorama, Bausatz oder fertig gebaut, in gutem Zustand, bis € 50,–. Kontakt: leo.schruers@telenet.be, Tel.: 0032/11271689.

Suche Hebelsignal Spur N, 2-armig mit Fahrstrombeeinflussung, möglichst aus DDR-Produktion. Tasso Börner, Kohlenstr. 13, 08228 Rodewisch. Mail: tasso.boerner@web.de.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche: Meisterfotos aus der Dampflokzeit, Erlebnis Deutsche Reichsbahn, Band 2, von Günter Meyer, EK-Verlag Eisenbahn-Kurier. Angebote an H. Schöne, Tel.: 0351/2581293.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Gesucht! Gute (!!!) Originalfotos SW, historische Ansichtskarten und Farbdias gegen gute Bezahlung: Dampfloks, Elloks, Dieselloks, Triebwagen, Betriebsfotos mit Zügen von Deutsche Reichsbahn (alt), Deutsche Reichsbahn (nach 1945), Deutsche Bundesbahn, deutsche Privatbahnen, deutsche Werk- und Industriebahnen. Zeitraum bis ungefähr 1995. Keine PE-Fotos oder Ausdrucke. Gesucht: Ganze Bildsammlungen gegen gute Bezahlung. Auf Wunsch streng vertrauliche Abwicklung. Eisenbahnbildarchiv Jürgen-Ulrich Ebel, Postfach 250, D-48284 Telgte.

SONSTIGES

www.kieskemper-shop.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.modellbahnen-berlin.de

www.puerner.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart, www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Achtung, Berliner U-Bahn-Freunde aufgepasst: Der EIII/5-Zug steht ungeschützt u. teilweise beschmiert im Freien im Bw Friedrichsfelde und rottet still u. leise vor sich hin, Verschrottung nicht aussgeschlossen! Huchheim, Am Tierpark 60, 10319 Berlin.

www.menzels-lokschuppen.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

www.fewo-wildfeuer.de

Harzquerbahn: Vermiete am Rd. von Nordhausen gemütl. FeWo, 60 m², Balkon, 2 Schlafzi., Küche, Bad, Wohnzi./Essecke, mit Blick auf Haltep. u. Streckent. der HSB. Preis € 35,– 2 Pers./Nacht, Aufbettg. € 10,–, Bettw. u. Handtücher inkl. 03631/902542.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,–/Pers., Speisen von € 6,– bis € 9,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Wernigerode – Harz
1 Übernachtung im Doppelzimmer inkl. Frühstück pro Person ab € 34,50 = DZ € 69,– zzgl. Kurbeitrag der Stadt WGD, kostenfreie Nutzung der Buslinien im gesamten LK Harz oder Spargangebot von Sonntag bis Freitag 6=7 ab € 414,– im DZ je nach Zimmerkategorie
Harzpension Familie Mann
Mühlental 76 • 38855 Wernigerode
Tel.: 03943/501127 • Fax: 03943/501348
www.harzpension-mann.de • mail@harzpension-mann.de

Urlaub an der Ostsee mit Eisenbahnromantik. Ostseebad Binz/Rügen: Gemütl. Fewo's für 2–4 Pers. mit direktem Blick auf die Haltestelle der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn „Rasender Roland" u. 10 Min. zu Fuß zum Ortszentrum und Seebrücke mit Ostseestrand. Tel.: 038393/31488, www.amrasendenroland.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Zi. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

16.05.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in Bremen - Blumengroßmarkt. Infos: www.spielzeugbörsen.com

www.star-maerkte-team.de

22.05.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in Wunstorf - Festhalle. Infos: www.spielzeugbörsen.com

www.modellbahnboerse-berlin.de
29.05.: 12679 Berlin „Freizeit-Forum" Marzahn. 19.06.: 01069 Dresden, „Alte Mensa". Jeweils von 10–14 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

05.06.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 10–18 Uhr, 21224 Rosengarten-Ehestorf, Oldtimermarkt, Freilichtmuseum, Am Kiekeberg 1. Info-Tel.: 040/6482273.

05.06.: Modelleisenbahn-/Autobörse, 10–15 Uhr, Mehrzweckhalle, Am Bärenbach 4, 35260 Stadtallendorf. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de.

28.06.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter
https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

Modellbahn- Auto- Börse
von 10–15 Uhr
35260 Stadtallendorf: So. 05.06.,
Mehrzweckhalle, Am Bärenbach 4
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
seit 35 Jahren www.adler-maerkte.de

16.05.	**Düsseldorf, Boston-Club e. V.** Vennhauser Allee 135
22.05.	**Bergheim, Medio.Rhein Erft.** Konrad-Adenauer-Platz 1
29.05.	**Mönchengladbach, Kaiser-F.-Halle** Hohenzollernstr. 15
05.06.	**Neuss, Stadthalle,** Selikumer-Str. 25
12.06.	**Köln-Mülheim, Stadthalle** Jan-Wellem-Str./Wiener Platz.

Marktzeiten 11–16 h
ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Termine
Modellbahnveranstaltungen
... hier macht KAUFEN richtig Spaß!
16.05. Castrop-R. Europahalle
22.05. Lengerich, Gempt-Halle
29.05. Rheine, Stadthalle
05.06. Mülheim, Alte Dreherei
12.06. Kleve, Stadthalle
Marktzeiten 11-15 Uhr
Weitere **Termine** unter www.bv-messen.de
OVGmbH, Postfach 1105, 48600 Ochtrup
Tel.: 02553-98773, Fax: 02553-98775

3. KRUFTER MODELLBAHNSCHAU
mit Börse und großer Tombola
Vulkanhalle
WANN ? Samstag 28.05.2016 10:00 Uhr bis 17:00 Uhr
Sonntag 29.05.2016 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr
WO ? Vulkanhalle Kruft, Jahnstr. 15, 56642 Kruft
Kontakt: 02652-7177 oder E-Mail: vulkanhalle-kruft@t-online.de
Eintritt: Erwachsene 3,50 € Kinder bis 12 Jahren 1,00 €

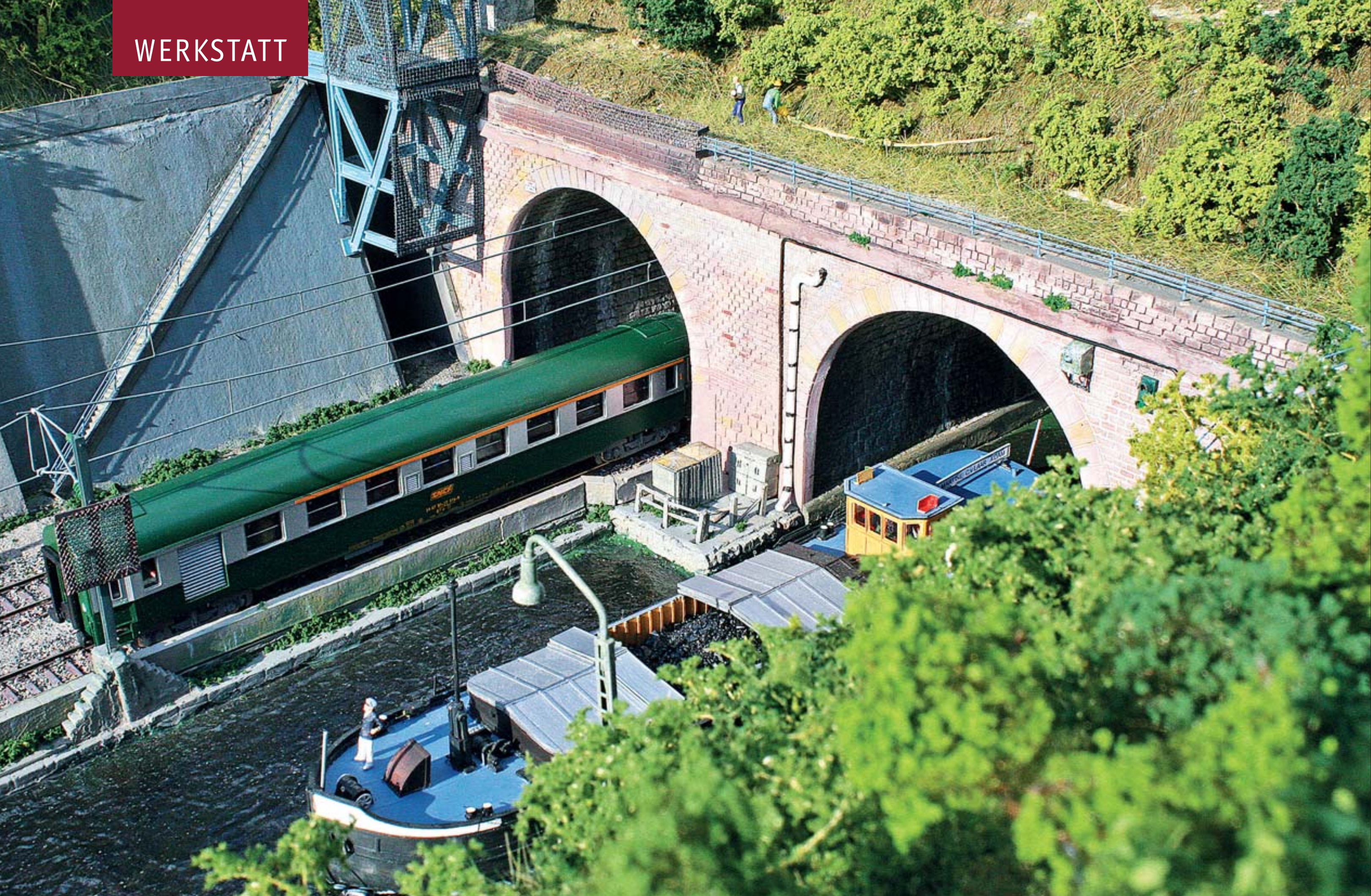
3. + 4. Juni Spielzeugauktion und Spielzeugmarkt
im HEIDE VOLM, 82152 PLANEGG bei München, Bahnhofstr. 51 direkt an der S-Bahn Station (S 6). Eisenbahnen, Puppen, Blechspielzeug usw. Katalog 15,– €, Ausland 20,– €
Münchner Spielzeugauktion
Veranstalter: Georg Brockmann, Schloßmühlstr. 31, 86415 Mering, Tel. 0 82 33/40 91

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

22. Mai 46 Wesel, Niederrhein-Halle, An der Tent
29. Mai 58 Schwerte, Rohrmeisterei, Ruhrstr.
5. Juni 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
5. Juni 47 Duisburg, Rheinhausenhalle, Beethovenstr.
12. Juni 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
19. Juni 33 Kaunitz/Verl, Ostwestfalenhalle *10–16 Uhr
19. Juni 44 Bochum-Wattenscheid, Gänsereiterh., Wattensch. Hellweg
3. Juli 58 Schwerte, Rohrmeisterei, Ruhrstr.

Alle Märkte 11–16 Uhr außer *

... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662



Nebeneinander der Bahnstrecke Paris – Straßburg und des Rhein-Marne-Kanals: Unterquert wird die Ortschaft Arzviller in Lothringen.

„Schienenstrang und Wasserweg" lautete das vielfältig interpretierbare Thema des Markelsheimer Modellbau-Seminars 2013. Im französischen Arzviller fanden Brigida, Michael und Christian Walter ein geradezu perfektes Vorbild für ihr gemeinsames Projekt.

Doppelrohr

Frankreich hat es Familie Walter einfach angetan. Vater Michael, Mutter Brigida und Sohn Christian aus Duttenberg bei Bad Friedrichshall verbrachten schon etliche Urlaube dort. So wundert es auch kaum, dass die drei angesichts der Themenstellung des Seminars 2013 sofort ein bestimmtes Vorbild vor Augen hatten, nämlich das Nebeneinander von Eisenbahn- und Schiffstunnel bei Arzviller, welches man rund neun Kilometer östlich von Sarrebourg (Saarburg) findet.

Bekannt wurde die kleine Gemeinde vor allem durch das Schiffshebewerk Saint-Louis, einem Schrägaufzug mit gewaltiger Wasserwanne, um Schiffe aus Richtung Straßburg in die knapp 45 Meter höher gelegene Fortsetzung des zwischen 1839 und 1853 erbauten und insgesamt 293 Kilometer langen Rhein-Marne-Kanals

Schiffshebewerk direkt in der Nachbarschaft

umzusetzen. Überquert die zweigleisige Bahnstrecke den tieferen Kanalabschnitt vorher sogar noch, liegt das Niveau des Kanals hinter dem Hebewerk dann über jenem der Gleise, welche von Osten her folglich auch deutlich früher im Dunkel des 2677 Meter langen Eisenbahntunnels verschwinden. Dieser unterquert dann sogar noch einen Seitenarm des Rhein-Marne-Kanals – Gründerzeit-Architektur der Superlative! Unten arbeiten sich die Züge also bereits im Tunnel bergan, oben tauchen die Schiffe erst in das Ostportal ihrer 2310 Meter langen Röhre ein.

Am Kanal-Südufer verläuft noch immer das Schmalspurgleis der einstigen Treidelbahn, einem Relikt aus jener Zeit, als Schiffe noch nicht aus eigener Kraft die Röhre durchfuhren. Damals sorgte stets eine kleine Elektrolok für emissionsfreien Vortrieb, heute könnte sie allenfalls noch bei Störfäl-


1

Aha-Effekt Frühstadium: Was sich aus derart einfachen Materialien zaubern lässt, zeigen die Bilder dieser Seiten. Möge es Einsteiger anspornen!


2

Diffizil gestaltete sich das Gießen der Tunnelwölbungen aus Gips. Dies wäre mit Heki-Dur-Mauerplatten deutlich weniger anspruchsvoll gewesen.


3

Die Kunst der Gravur macht's möglich: Aus Gips entsteht mit viel Zeit und Geduld absolut unverkennbar das Portal-Duo von Arzviller.


4

Die Wagen-Beleuchtung im Testbetrieb: Schaut gut aus! Der Wagenkasten wurde innen schwarz bemalt, um Durchscheinen zu vermeiden.

len zum Einsatz gelangen. Diese Fiktion nahm sich Familie Walter zum Vorbild, um die Szene noch interessanter zu gestalten. Ein wahrer Augenöffner wäre sie aber auch schon ohne jenes kleine Extra!

Minutiös im Maßstab 1:87 dargestellt hat man nämlich die auf gleicher Höhe endenden Westportale der beiden Tunnelröhren, vorbildgerecht zu einer attraktiven baulichen Einheit verschmolzen. So entstand das Doppelportal im aufwendigen Eigenbau aus Gips, wozu man sogar eigens eine spezielle Umriss-Gießform anfertigte. Zur Herstellung der übrigen Mauern wurden Silikon-Formen einschlägiger Anbieter genutzt, welche für die Gewölbe in den Tunneln adäquat gerundet wurden – ein Geduldsspiel, das sich vollauf lohnte!

Basis des Schaustücks ist Pappelsperrholz, verstärkt durch einen tragenden


5

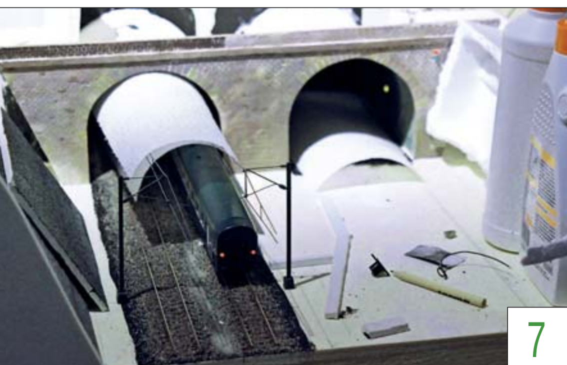
Schaut brutal aus, war aber sinnvoll: Dank Waggon-Kürzung wirkt der Tunnel nun tiefer.



Illusorischer Gegenzug: Jenes Dreilicht-Spizensignal stammt in Wahrheit von drei LED auf einer schwarzen Trägerplatte am Ende des Modelltunnels. Das beginnende Gefälle sieht man auch.


6

Das Einschottern auf herkömmliche Weise geschah zwangsläufig vor dem Tunnelbau.



Da manche Komponenten (wie beispielsweise der fest installierte Reisezug) recht früh vorhanden waren, wurde oft abgedeckt.



Stellprobe: Die gegossenen Gips-Mauern mussten akkurat schräg errichtet werden, was kein einfaches Unterfangen darstellte.



Um den Lampensockel: Die Uferbefestigung entstand aus Gips-Teilen, der Unterbau der Treidelbahn aus Kunststoffplattenresten.



Schiffs-Stellprobe: Kein Eis, sondern illusionsmalerisch gezaubertes Wasser vor der eigentlichen Farbbehandlung (mit Acrylfarben).



Die Wasseroberfläche wurde aus Instant-Dispersionsspachtelmasse modelliert; hier entsteht gerade die spätere Bugwelle des Schiffes. Besonders wichtig hierbei ist der Blick für stimmige Formen und Verhältnisse in Bezug auf die relativ geringe Fahrtgeschwindigkeit.

Dachlattenrahmen. Den Landschaftsunterbau fertigte Familie Walter vor allem aus Styropor, welches mit Niemec-Universalkleber (www.niemec.de) verbunden wurde. Dieser vielseitige Klebstoff zeichnet sich insbesondere durch eine sehr gute Anfangshaftung aus. Der äußere Abschluss der Landschaftskontur des Dioramas wurde rundherum aus Pappelsperrholz herge-

Leichtbau-Technik und allerlei Lichteffekte

stellt, was für eine sehr hochwertige Gesamtwirkung sorgt. So ahnt letztlich niemand mehr, dass es im Inneren der Leichtbau-Landschaft etliche Hohlräume gibt, denn es wurde auch mit auf der Kante stehenden Styroporplatten gearbeitet, um Material und Gewicht zu sparen. Auf diese Weise konnten zudem Kabel besser verlegt werden, denn das mit Fertigputzgips verspachtelte Diorama hat einige Lichteffekte zu bieten. So gibt es neben der Uferlampe an der Treidelbahn auch Beleuchtungen in Zug und Schiff, ferner die Schifffahrtsampel vor dem Tunnelmund – und als besonderen Hingucker sogar noch das Dreilichtspitzensignal eines illusorischen Gegenzuges im Bahntunnel! Letzteres besteht in Wahrheit freilich nur aus drei LED auf einer schwarz gestrichenen Trägerplatte. Beide Tunnelröhren enden übrigens hermetisch verschlossen, was für die nötige tintenschwarze Tiefenwirkung sorgt. Und um jene Illusion zu maximieren, wurde sogar einer der beiden SNCF-Wagen (von Jouef) recht rustikal gekürzt. Ein wahrhaft bravouröser Kunstgriff!

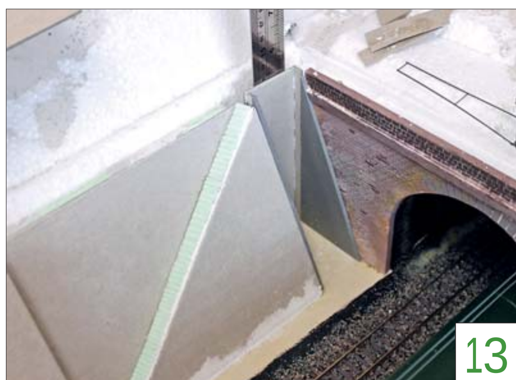
Selbstverständlich besuchten Brigida, Michael und Christian Walter vor der weiteren Ausgestaltung des Dioramas noch-



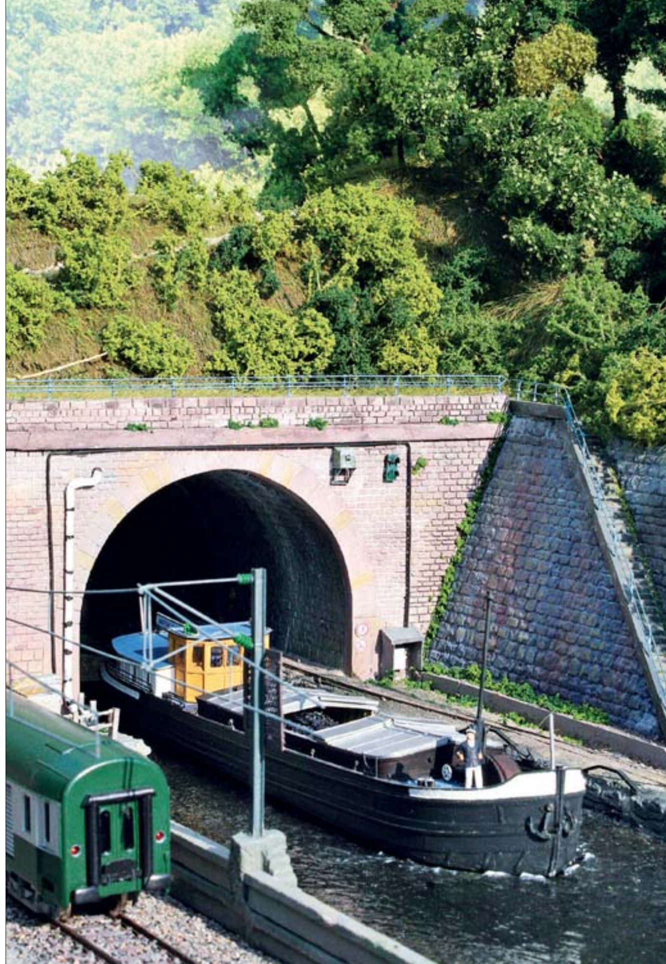
Heute so kaum mehr zu erleben, aber immerhin eine interessante Szene, da einst tatsächlich auf diese Weise durch den Tunnel gefahren wurde: Die elektrische Treidellok zieht das Schiff.



Kohle an Bord: Das Binnenschiff von Artitec besteht aus Resin, Brigida Walter bemalte es. Hier wird die Ladung eingefüllt, danach mit Leimwasser fixiert.



Die betonierte Seite der Flügelmauern entstand aus Graupappe, die später mit Dispersionsspachtelmasse strukturiert und authentisch bemalt wurde.



Die Flügelmauer auf der Kanalseite zeigt wirkliches Mauerwerk. Wegen des Winkels gestaltete sich die Treppenherstellung aufwendig.

Effektvoller Hingucker bei Nacht: Klar, dass man abends im Wohnzimmer sehr gerne den Blick über das illuminierte Diorama schweifen lässt!

FOTOS: BILDERPOOL MRG-VERANSTALTUNGEN


Aufwendig in Lasur- und Graniertechnik alterte Sohn Christian Walter den Lkw für die lebendige Holzverladungsszene (siehe unten). 14


Elektrostatisch begraste man, heutzutage eine Selbstverständlichkeit. Die weißen Stellen auf dem Wasser verschwinden unterm Schiff. 15

mals das große Vorbild, um die Szenerie genauestens zu studieren und zu dokumentieren. Auf diese Weise konnte eine Detailtreue erreicht werden, die ihresgleichen sucht, was beispielsweise die abfotografierten und maßstäblich verkleinerten Beschilderungen reflektieren mögen. Auch der Aufzug links des Bahntunnels oder das Rohr am Schiffstunnel brauchen, so wenig wie die Beschaffenheit der Flügelmauern (linksseitig Beton, rechts Mauerwerk), keinen kritischen Vergleich mit dem Vorbild zu scheuen.

Vor allem Sohn Christian, der indes die Volljährigkeit erreicht hat, kümmerte sich um etliche dieser Details, so auch um die lebendige Abholzungsszene oberhalb des Doppelrohres. Und übrigens nicht umsonst wählten wir diesen vor allem auch an automobile Vorlieben gemahnenden Begriff als Titel für diesen Beitrag, denn die Familie teilt sich neben dem Eisenbahn-Virus auch die private wie berufliche Affinität hinsichtlich gewisser gummibereifter Neckarsulmer Schönheiten.

Jene renommierten Karossen transportierten Familie Walter samt halbem Duttenberger Hobbyraum auch stets sicher ins Taubertal, denn seit 2011 war man in Markelsheim mit von der Partie, gehörte inzwischen mit Leib und Seele zum engen Kreis der langjährigen Seminarfreunde dazu. Dieser wurde nun allerdings meinerseits, im Zuge des Jubiläums-Seminars 2015, nach zehn Jahren aufgelöst, um einem Neustart Platz zu machen – mehr dazu dann im nächsten Heft. Walters tiefe Verbundenheit geht bereits so weit, dass man sich engagiert organisatorisch für die Fortführung der alljährlichen Basteltreffen einsetzte – künftig dann eben ohne Kursleiter, welchen diese Gruppe der Fortgeschrittenen ja ohnehin eigentlich schon längst nicht mehr nötig hat, wie nun auch speziell die Bilder dieser Seiten deutlich belegen können. Die flüggen Zöglinge verlassen al-

Organisatorisch tätig in Fortgeschrittenengruppe

so das Markelsheimer Nest, 2016 trifft sich die alte Garde nun erstmals fast geschlossen in Thüringen – und wir freuen uns darauf, vielleicht auch weiterhin derart beeindruckende Ergebnisse im MODELLEISENBAHNER präsentieren zu dürfen!

Die modellbaubegeisterte Familie Walter hat sich in gemeinsamer Arbeit zweifellos einen echten Augenschmaus geschaffen, der nun hinter Glas das heimische Wohnzimmer schmückt und dort, in den Abendstunden effektvoll illuminiert, ganzjährig für erholsame Urlaubsatmosphäre sorgen darf. So holte man sich das geliebte Frankreich also direkt nach Hause!

Freilich weiß der geneigte Leser, dass Lothringen in der Vergangenheit auch schon zu Deutschland gehörte – welch Glück, dass dies heute nicht mehr so ist, vor allem für Arzviller. Und diese Feststellung bezieht sich weniger auf das angenehmere französische Lebensgefühl, das sprichwörtliche Savoir-vivre, als auf den Namen selbst. Die Recherche förderte zutage, was heute allzu offensichtlich gerne verschwiegen wird: Arzviller hieß zu deutschen Zeiten tatsächlich Arschweiler – dies ist kein derber Scherz zum Schluss! Auf bestimmte Silben-Betonung kam es wohl an, dann klang der Name mitunter nur noch halb so schlimm. □ *Michael Robert Gauß*


Man beachte nicht nur die Treppe: Bravourös patiniert und stimmig inszeniert hat Christian Walter die Szene der Holzverladung nach erledigtem Freischnitt oberhalb des Bahntunnels.

In Sachen Abfalltrennung zählen wir Deutschen zur Weltspitze. Inzwischen hat sich hieraus eine einträgliche Sparte entwickelt, die bei genauer Betrachtung sogar für Erstaunen sorgt. Zum Nachbau bietet sie vielfältige Inspirationen, Bahnen und Lastkraftwagen bunte Fracht.

Müll-Geschäft



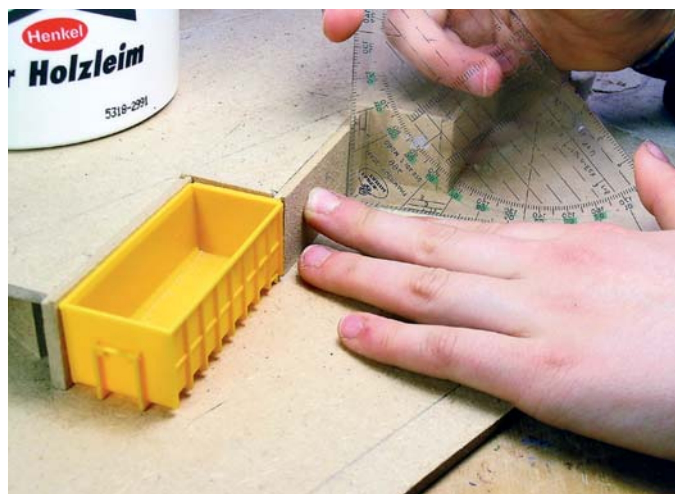
Teppiche können meist kostenlos über den Sperrmüll entsorgt werden, private Betriebe lassen sich Mischmüll-Annahme oft fürstlich entlohnen.

Entsorgung wird immer teurer. Will man heutzutage beispielsweise ein durchschnittliches altes Einfamilienhaus abbrechen, um Platz für einen Neubau zu schaffen, fallen in der Regel Entsorgungskosten in fünfstelliger Höhe an, denn man ist im Land der Müllsortierer schließlich auf professionelle Abnehmer der überflüssigen Reste angewiesen. Und die verdienen hierbei oft zweimal.

Man bezahlt, um die Überbleibsel loszuwerden, die Verwertungsbetriebe trennen die Komponenten nach Materialien und verkaufen zum Beispiel geschredderte Mauersteine oder Dachziegel dann wiederum als Schüttmaterial für den Straßenbau. Auch Metall wird sortenrein ausgesondert und als Wertstoff weiterverkauft. Schwieriger gestaltet sich hingegen die Entsorgung von Verbundmaterialien wie beispielsweise Isolierplatten aus Styropor und Rigips. Auch lackiertes oder beschichtetes Holz gilt als Verbundmaterial. Das Verheizen im eigenen Kaminofen ist sogar strafbar, weil dabei giftige Dämpfe entstehen können! So verursacht die Entsorgung derartiger Abfälle als so genannter Mischmüll besonders hohe Kosten, wird alles doch der kontrollierten Müllverbrennung zugeführt, die in Deutschland nur noch mit strengsten Auflagen erlaubt ist.

Sogar als Modellbahner sollte man an die etwaige spätere Entsorgung denken, bevor man womöglich riesige Gebirge aus Styropor und Gips stationär in gemieteten Räumen errichtet. Wird die Anlage irgendwann abgebrochen, kann dies beträchtliche Kosten verursachen. Übrigens richtet sich der Entsorgungspreis nach dem Ge-


Rettung vor dem Sperrmüll: Recycling einer Schrank-Rückwand, die hier als Basis für die Containerrampe von Hand zugeschnitten wird.



Auch die Betonwände der Rampe entstehen aus der gleichen MDF-Platte. Hier werden sie akkurat rechtwinklig gestellt und verleimt.

wicht der Abfälle – ein Grund mehr, der bei der Landschaftsgestaltung für Leichtbau mit möglichst geringem Gipsanteil spricht! Noch optimaler erscheint freilich der Modul- oder Segmentbau, um eine Entsorgung ganz zu vermeiden. Denn Verwertung im Gefüge der nächsten Anlage erscheint schließlich allemal sinnvoller!

Möchte man trotzdem einmal etwas loshaben, gibt es öffentliche und private Entsorger, die sich alle dem bekannten Zauberwort der Branche, dem Anglizismus Recycling, verpflichtet fühlen. Die Jugend des Modellbahn-Teams Blaufelden nahm sich den öffentlichen Recyclinghof der heimischen Gemeinde zum Vorbild, welcher mit seiner gefächert angelegten Containerrampe sogar architektonisch gewisse Reize bietet. Wer seine Abfälle dort abgibt,

Gefächerte Rampe von architektonischem Reiz

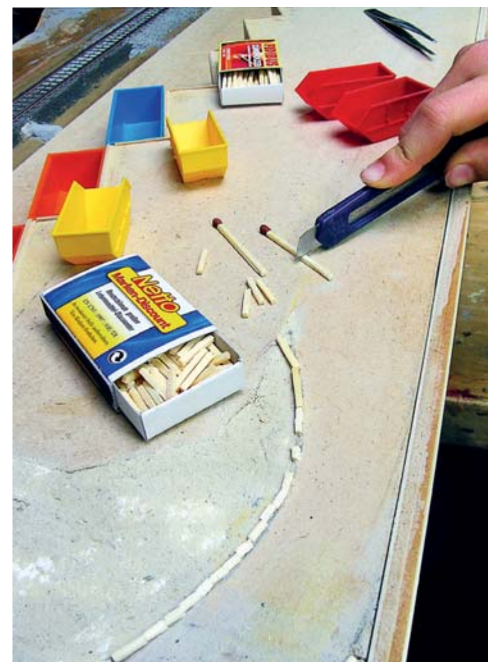
sortiert sie – unter Weisung der Recycling-Fachleute des Wertstoffhofs – gleich selbst in den richtigen Container ein. Gewogen wird das Transportfahrzeug bei seiner Ankunft und nach jedem Abladen in einen der Container. So kann es vorkommen, dass mehrfach gewogen wird, um die jeweilige Differenz bestimmen zu können. Auf diese Weise weiß man am Ende genau, wie viel von welcher Sorte Müll gebracht worden ist, woraus sich als Summe dann die zu bezahlende Entsorgungsgebühr errechnet. Denn wie bereits eingangs angedeutet, sind die Preise für jede Sorte Abfall verschieden.

Das vorgestellte Blaufeldener Jugend-Modul in Nenngröße H0 wurde sinnigerweise in besagtem Leichtbau umgesetzt und MDF-Platten einer zu entsorgenden Schrank-Rückwand fanden beim Bau der Rampenanlage Verwendung. Die Rundungen der Böschungen entstanden aus von Großgeräteverpackungen stammendem Styropor. Modellbau selbst kann also durchaus auch als sinnvolle Recycling-Spielart fungieren! Auch die Spachtelmasse zur Glättung der Landschaftsoberfläche entstand aus einer Mischung aus Sägemehl (das ansonsten die Mülltonne gefüllt hätte) und Weißleim. Auch aus Holzasche lässt sich auf gleiche Weise übrigens eine


Die im Fließtext erwähnte Recycling-Spachtelmasse aus Sägemehl sorgt für weiche Landschaftskonturen und garantiert nebenbei Elastizität sowie ein geringes Gewicht.



Die gezeigten Container stammen von Kibri. Wer viel Zeit hat, könnte sie auch aus Karton selbst fertigen.


H0-Randsteinbau: Hier könnte man auch den hinteren Teil bereits benutzter Streichhölzer verwenden!



Straßen: Mit Hilfe einer Pinzette setzt man die Streichholz-Randsteine in eine entlang der Verlaufslinie angelegte Weißleimspur.



Milena färbt die Fahrbahn asphaltgrau, die Randsteine betongrau ein. Zum Schluss altert man alles noch mit verdünnter Farbe (Lasur).

feine Spachtelmasse herstellen. So sind der Phantasie eigentlich kaum Grenzen gesetzt. Und sie hilft dabei, Müllmengen zu reduzieren. Verschwendung ist eine vermeidbare Untugend, der sich mittels Kreativität wirksam begegnen lässt.

Arme Völker produzieren in der Regel weit weniger Abfälle, da sie aufgrund allgegenwärtigen Mangels möglichst jedes verfügbare Material weiterverwenden und indes oftmals recht abenteuerlich anmutende Ideen entwickeln. Not macht erfinderisch, dies wusste man auch schon in der ehemaligen DDR. Und eben jene daraus resultierende Kreativität sorgte auch im Modellbahnbau für manch besondere Lösung und damit, man mag es kaum glauben, tatsächlich für eine sehr spezielle persönliche Befriedigung und besondere Beliebtheit des Hobbys. Letzteres gilt auch heute noch. Denn wer sich etwas einfallen lässt und nicht einfach als Konsum-Junkie in den Laden geht, um ein Modell als Bausatz oder gar fertig zu kaufen, wird durch die gedankliche Beschäftigung mit der Materie individuelle Lösungen und mehr Faszination finden – garantiert! Dies weiß ich aus eigener Erfahrung, die ich übrigens auch gerne weitergebe. So zeige ich beispielsweise im Youtube-Video #kunstmichiworld 044, wie man aus Resten und mit einfachen Mitteln ein tolles H0-Hochhaus bastelt.



Die Baracke entstand im Eigenbau, wobei Furnierreste, Karton und Bastel-Wellpappe Verwendung fanden. Allerlei Behältnisse zur fachgerechten Entsorgung bietet die Zubehörindustrie.

Kreative Zufriedenheit versus Konsum-Junkie

Doch heute geht's eben nicht nur um allgemeine kreative Reste-Verwertung, sondern um die direkte spielerische Darstellung der modernen Müllwirtschaft im Blaufeldener H0-Wertstoffhof. Und tat-



Blick von oben: Offenbar konnte man noch nicht den richtigen Container finden, um die mitgebrachten Metallteile loszuwerden. Die Ludmilla rollt derweil von Crailsheim Richtung Lauda.

sächlich: Auf diesem Modul kann und darf so richtig gespielt werden! Das sieht Marliese Gehringer, Vorsitzende des Modellbahn-Teams Blaufelden, von Beruf Lehrerin und nebenbei Leiterin einer Modellbahn-AG, ganz locker. Somit konnte sich ihre Arbeitsgemeinschaft an der Schrozberger Schule übrigens auch noch nie über mangelnden Zulauf beklagen!

Klassischer Modellbau dient ja auch dazu, komplexe Abläufe pädagogisch zu veranschaulichen. Ein Blaufeldener Kunstgriff ist's also gewesen, das Thema Entsorgung modellbauerisch umzusetzen und indes sogar ein Exempel des aktiven phantasievollen Recycling im kreativen Hobbybereich zu statuieren. Nähere Einblicke und Inspirationen bieten die Werkstattbilder dieser Seiten. Und wer noch mehr Arbeiten der jungen Modellbahnbastler sehen möchte, darf natürlich auch jederzeit sehr gerne auf der neu gestalteten Webseite www.mbt-blaufelden.de vorbeischauen. □ *Michael Robert Gauß*

FOTOS: ARCHIV ATELIER MRG



Zufahrt über einen unbeschrankten Bahnübergang: Die frei inszenierte H0-Replik des Wertstoffhofs Blaufelden wurde mit beim Vorbild abfotografierten Originalschildern ausgestattet.

AUS DER IDEENKISTE

Geländer aus Bleigittern von Autobatterien

Beim Bau von H0-Modellbahnanlagen werden immer Geländer benötigt, besonders wenn es ins Gebirge geht. Straßen, Weiden, Fabriken oder Gärten müssen gesichert oder eingefriedet werden. Die hochflexiblen und leicht zu bearbeitenden Gitter aus Blei-Antimon sind dabei äußerst nützlich. Man kann die Gitter entweder beim Hersteller (z. B. Varta, Sonnenschein u. a.) Erwerben oder aus alten Autobatterien selbst entnehmen. Dazu muss die Deckfläche ausgeschnitten werden, danach säubert man das Gitter vorsichtig von Restsäure. Mit einem feinem Seitenschneider oder der Schere schneidet man die Zaunfelder in gewünschter Höhe aus. *Ernst Gerlach*

Sprengwagen der GMWE

Ein Eigenbau-Spezialfahrzeug für H0m

Das Vorbild dieses Modells diente zur Unkrautbekämpfung, zunächst auf der meterspurigen Rollbockbahn in Reichenbach, später dann auf der ehemaligen Gera – Meuselwitz – Wuitzer Eisenbahn (GMWE). Das Spezialfahrzeug mit der Nummer 99-40-92 hatte eine Länge über Puffer von 5050 Millimetern. Die Drehgestelle sind umgearbeitete Bemo-Rollböcke für H0m, der Kessel ist ein gekürztes Exemplar von einem TT-Kesselwagen. Der Rahmen des Sprengwagens wurde aus Messingprofilen gebaut, Tritte und Bühnengeländer stammen aus dem Weinert-Sortiment. Die Sprühleiste entstand im Selbstbau aus Messingdraht. Das Mannloch des Kessels wurde aus einem Stück Rundholz mit 10 Milimetern Durchmesser angefertigt. Furnierholzstreifen kamen bei den Podesten zur Anwendung. Lackiert wurde das Modell gemäß dem Schema der Dienstkesselwagen der DR in schwarz und grau. Die Beschriftung lieferte HaO – Hartmann Original. Für die Herstellung des Modells habe ich mich weitestgehend an Fotos orientiert, daher erhebt es keinen Anspruch auf Maßstäblichkeit. Es ist jedoch eine nette Bereicherung für meine H0m-Modellbahnanlage. *Horst Pfeil*



FOTO: H. PFEIL

Der Meterspur-Sprengwagen 99-40-92 wurde von der Reichsbahn zur Unkrautvertilgung auf der früheren GMWE eingesetzt.

Fichten- statt Eiszapfen

Das Eiszapfen-Gel von Noch lässt sich auch für das Anfertigen von Baumzapfen verwenden.

Leider bietet die Firma Busch ihre Fichtenzapfen bislang nur zusammen mit ihren Modellfichten an. Der Baumbestand unserer Anlage ist jedoch schon etliche Jahrzehnte alt und nur wegen der Zapfen möchte ich ihn nun wirklich nicht „fällen“ und durch „Neuanpflanzungen“ ersetzen müssen. Daher mussten unsere Fichten bislang ohne Zapfen auskommen. Mitbewerber Noch bietet aber eine Eiszapfenpaste (Art. Nr. 08756), aus der sich ebenso gut Fichten-, Tannen- und Kiefernzapfen herstellen lassen. Man nehme eine Plastikbüchse (z. B. Verpackung von Figuren) und forme mit der Paste aus der Tube darauf an Stelle der Eiszapfen viele kleine, längliche Kegel. Nach dem Aushärten der Paste werden die durchsichtigen Zapfen braun angemalt. Anschließend können die Zapfen vorsichtig mit einem Bastelmesser von der Plastikbüchse gelöst werden. Eventuell schneidet man die Fichtenzapfen noch ein wenig in Form und malt die entsprechenden Stellen nach. Nun können die Zapfen an die Fichten geklebt werden. Dazu bringt man mit einer Nadel einen kleinen Leimkleks an der entsprechenden Stelle des Baumes an und befestigt den Fichtenzapfen mit Hilfe einer Pinzette vorsichtig daran. Dabei ist viel Fingerspitzengefühl notwendig, da die Baumzapfen doch recht klein sind. Sollten die Zapfen dazu neigen, aus der Pinzette zu springen, noch ein kurzer Tipp: Feuchtet man die Pinzettenspitze leicht an, haften die Zapfen auch ohne viel Druck an ihr. Die Haftkraft des Leimes ist jedoch größer, so dass sich der Fichtenzapfen an der richtigen Stelle wie von selbst von der Pinzette löst. Nun kann sich der Modellbauer an schönen Nadelbäumen mit realistisch aussehenden Zapfen erfreuen – viel Freude beim Nachbauen. *Nicole Wenisch*

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Profitipps für die Praxis

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
MODELLBAHN PRAXIS

Sebastian Koch

AUF STRASSEN UND WEGEN

Grundlagen, Materialien, Gestaltungen



NEU

Für seinen neuesten Praxis-Band hat MIBA-Autor Sebastian Koch wertvolle Tipps und Tricks für den Bau und die Ausgestaltung von Geh- und Fahrwegen zusammengetragen. Beginnend mit einfachen Sandpisten, Trampelpfaden und Nebenstraßen auf dem Land bis hin zu Hauptstraßen und komplizierten Kreuzungen in der Stadt spannt sich der Bogen der verschiedensten Verkehrswege. Eigene Kapitel befassen sich mit Schildern und Markierungen, Bahnübergängen, der Gestaltung von Kopfsteinpflaster oder Straßenbahngleisen, die im Straßenplanum verlaufen. Die Detailgestaltung nach Maßgabe der wichtigsten Epochen findet dabei ebenso Platz wie die Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs.

Folgen Sie also Sebastian Koch in eine Welt, die zwar „neben der Spur" liegt, aber als Gestaltungselement auf keiner vorbildlich gestalteten Modellbahn fehlen darf.

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 15078450 | € 10,–

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87438



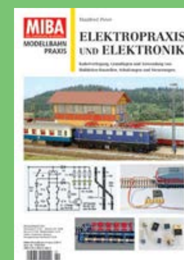
Best.-Nr. 150 87439



Best.-Nr. 150 87440



Best.-Nr. 150 87441



Best.-Nr. 150 87442



Best.-Nr. 150 87443



Best.-Nr. 150 87444



Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447



Best.-Nr. 150 87448



Best.-Nr. 150 87449

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,–


Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Beim Vorbild war die DB-Baureihe 218 der letzte Spross aus der V 160-Diesellokfamilie. Lenz bringt nun ein Spur-0-Modell dieser immer beliebter werdenden Maschine.

Die Letzte und Beste

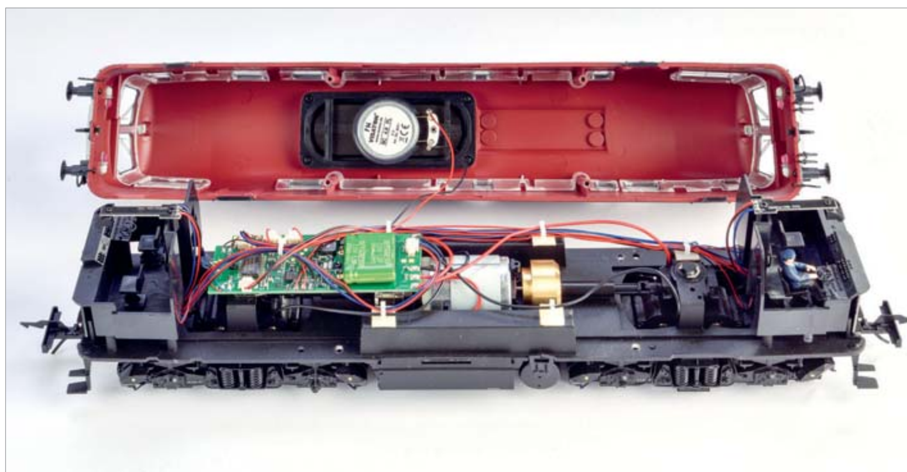


Wie schon bei den anderen V 160-Modellen von Lenz, wurde die typische Lokfront dieser Baureihen auch bei der 218 gut getroffen.

Perfekt passend zum Titelthema unserer aktuellen Ausgabe hat Lenz nun ein Spur-0-Modell der Bundesbahn-Baureihe 218 an den Fachhandel ausgeliefert. Neben der noch immer wachsenden Zahl von Anhängern des Maßstabs 1:45 sicherlich ein guter Grund mehr, diese Neuheit für den MODELLEISENBAHNER einmal genauer unter die Lupe zu nehmen.

Im mittlerweile recht umfangreichen 0-Sortiment des hessischen Digitaltechnikproduzenten ist die V 160-Familie der Deutschen Bundesbahn bereits mehrfach vertreten. Zunächst erschien die spätere 216 selbst, anschließend die auch unter dem Spitznamen „Lollo" bekannte Vorserienlokomotive (siehe MEB 12/2014, Seite 66). Bereits auf den ersten Blick erkennt der Betrachter, dass die bekannten Baugrundsätze des Hauses Lenz auch bei der 218 zur Anwendung kamen: bewährte Kunststoff-Großserientechnik, die verhältnismäßig günstige Preise ermöglicht und in puncto Detaillierung wie Vorbildtreue den zahlreichen Kleinserienmodellen auf dem 0-Markt jedoch kaum nachstehen muss.

Bezüglich des Gesamtbildes der Maschine gibt es nichts zu kritisieren. Das Modell ist exakt maßstäblich umgesetzt worden und wohlproportioniert. Auch die Fahrzeugfront mit ihren offenbar für viele Modellbahnhersteller recht problematisch nachzubildenden trapezförmigen Scheiben wurde überzeugend getroffen. Diese dürften allerdings gerne etwas passgenauer eingesetzt sein. Das Gehäuse ist sehr sauber graviert, besonders die zahlreichen Lüfterlamellen und der Bereich der Türen wissen zu gefallen. Lediglich die doch deutlich sichtbaren Formtrennkanten des Gehäuses stellen einen Kritikpunkt dar. Das Dach zeigt die vorbildgerechte Anordnung der Abgashutzen bei der Lok 218 246-7, die gemäß der gestochen scharfen und vollständigen Beschriftung



Gut zu erkennen im aufgeräumt wirkenden Inneren der Modell-Lokomotive ist der gegenüber der V 160 nochmals vergrößerte Lautsprecher, der für ein exzellentes Klangerlebnis sorgt.



Der Hirte wendet sich gelassen ab, dabei wäre die neue 218 durchaus einen Blick wert: Die schlichte, fast zeitlose Eleganz dieser beliebten Diesellok wurde perfekt in den Maßstab 1:45 übertragen.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Das war noch Fahrzeugdesign! Einzig die störenden, da unlackiert metallisch glänzenden Getriebe-Befestigungsstifte der Drehgestelle am Fahrzeugrahmen trüben das Gesamtbild ein wenig.

den Zustand gegen Mitte der 1980er-Jahre repräsentiert, als die Maschine in Lübeck stationiert war. Die Ausführung des Rahmens und der Drehgestelle entspricht hinsichtlich des Detailreichtums echtem Kleinserienniveau. Dass so gut wie alle Anbauteile freistehend ausgeführt sind und, wie beispielsweise die Griffstangen, auch aus Metall bestehen, versteht sich da fast schon von selbst.

Setzt man die 218 aufs digitale 0-Gleis, erfreut sie den Modell-Lokführer mit sehr guten Fahreigenschaften auch im Kriechgang. Die Höchstgeschwindigkeit liegt ebenso im grünen Bereich. Natürlich wäre es keine echte Lenz-Lok, wenn sie nicht mit zahlreichen Soundfunktionen aufwarten könnte. Der abermals vergrößerte Lautsprecher lässt den Motor noch satter klingen. Dennoch scheint die Geräuschkulisse im Vergleich zum im Original verbauten MTU TB 11 nicht ganz realistisch zu sein: Der Turbolader etwa hört sich zu schrill an. Alles in allem kann man für die 218 aus dem Hause Lenz jedoch eine klare Kaufempfehlung aussprechen. Viele 0-Bahner dürften auf weitere Varianten anderer Epochen gespannt sein. □ *Alexander Bergner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Lenz
- **Bestellnummer:** 40180-01
- **Rahmen:** Metall-Druckguss
- **Gehäuse/Drehgestelle:** Kunststoff
- **Antrieb:** Der Mittelmotor wirkt über Kardanwellen und Schneckengetriebe auf alle vier Radsätze
- **Haftreifen:** keine
- **Gewicht:** 1540 Gramm
- **Beleuchtung:** Spitzensignal und Innenbeleuchtung digital schaltbar
- **Extra:** „versenkbarer" Lokführer
- **Preis:** 699 Euro (UVP)



Neue Zeiten: Nicht mehr wuchtig wie die V 200 der Wirtschaftswunderjahre, sondern schlank sollte die V 160 wirken.



Perfekt für Epoche-III-Anlagen: Das Vorbild des neuen Kres-Modells,137331, war bis Mitte der 1960er-Jahre im Dresdner Raum unterwegs.

Da ist er, der zweiteilige Stettiner für die Nenngröße TT. Der sächsische Hersteller Kres stellte dem MEB eines der ersten Serienmodelle zur Verfügung. Ob die Neuheit zu überzeugen vermag, sollte sich im MEB-Test zeigen.

Tabletop-Stettiner

Er macht einem die Entscheidung nicht leicht, der neue Kres-Triebwagen der Bauart Stettin: Vitrinenmodell oder Fahrmodell? Das Zurüsten der beiliegenden Aufstiege, Tritte und Kästen seitlich am Rahmen wäre für den Anlagenbetrieb tabu, denn anschließend würde der Zug mangels Bogenläufigkeit entgleisen.

Soll das Modell aber im Fahrbetrieb verwendet werden, und das wird bei den meisten TT-Bahnern der Fall sein, so entfällt jegliche Zurüstung: An den Stirnseiten – zweifellos die Blickfänge des Zuges – sind bereits alle Details wie Zughaken, Brems- und E-Kupplungen sowie Bahnräumer angebracht. Sollen zusätzliche Fahrzeuge angehängt werden, etwa ein Beiwagen

Hohe Maßstabstreue und sehr präzise Farbgebung

oder eine Abschlepplokomotive, so ist der jeweilige Bahnräumer gegen die beiliegende NEM-Kupplungsaufnahme auszuwechseln. Möchte man Figuren einsetzen, so ist dies einfach durch das Abnehmen der Fahrzeugdächer möglich. Anschließend sind nur noch jeweils drei Montageelemente der Beleuchtungsplatinen aus ihren Halterungen zu schieben, schon liegt das Innere offen. Werkzeug ist dazu nicht erforderlich. Überhaupt ist der fast komplett gesteckte Aufbau interessant, lediglich die drei antriebslosen Drehgestelle sind mit jeweils einer kleinen Schraube befestigt. Der Vorteil: Es kann einfacher lackiert werden und der Zugang zum Inneren des Modells ist anwenderfreundlich.



Die Steckkupplung zwischen den beiden Wagen des Triebzuges ermöglicht ein einfaches und komplikationsfreies Kuppeln.



Mit zahlreichen Ansetzteilen und einer präzisen Bedruckung kann der VT im Test punkten. Der Motor verbirgt sich im Postabteil.

Maßstäblichkeit und Detaillierung lassen keine Wünsche offen. Beim Betrachten von Fotos des Modells entsteht sogar fast der Eindruck, man habe den Maßstab 1:87 vor sich und nicht TT. Sind die wichtigsten Maße einmal in den Maßstab übertragen und am Modell überprüft, zeigt sich die hohe Maßstabstreue des Kres-Modells: Alles passt zehntelgenau. Zwar hält sich die Anzahl separat angebrachter Details an einem solchen Triebwagen in Grenzen, dennoch sind am TT-Stettiner etliche Ansetzteile vorhanden. Abgesehen von den bereits beschriebenen Stirnseitendetails sind dies alle Griffstangen, die Dachlüfter, die Faltenbälge, die Toilettenfallrohre sowie einige Leitungen am Rahmen.

Farbgebung und Bedruckung des Modells hinterlassen einen hervorragenden Eindruck. Die für DRG-Triebwagen so markanten Zierstreifen sind in ihrer Exaktheit wohl kaum zu übertreffen. Fehler waren am Testmodell auch mit der Lupe nicht zu finden. Die Beschriftung ist ebenfalls sehr präzise aufgebracht und mit der Lupe gut lesbar. Auch die feinen Fensterrahmen in metallischem Silber überzeugen.

Lobenswert ist weiterhin die gute Vorbildrecherche. So sind die Lampenringe nicht etwa einem unlackierten Original nachempfunden: Vorbildfotos zeigen an dem nachgebildeten Triebzug 137 331 rot lackierte Ringe. Und ebensolche finden sich auch am Modell wieder. Ein Kritikpunkt sind vielleicht die nur aufgedruckten Scheibenwischer und die Zahlen der 1. und 2. Klasse, die eigentlich erhaben sein müssten, jedoch kann man dazu unterschiedlicher Meinung sein. Denn gerade solche Feinheiten wirken schnell überdimensioniert, sobald versucht wird, sie plastisch darzustellen.

Für den Einsatz auf der Modellbahnanlage sind die beiden Triebzugteile aus der Schaumstoffpolsterung der Verpackung zu nehmen, auf ein gerades Gleis zu stellen und sodann mit etwas Druck zusammenzustecken. Das funktioniert passgenau und ohne großes Gefummel. Sollen die beiden Wagen wieder getrennt werden, ist auch das sehr einfach. Eingefahren ist das Modell der Anleitung zufolge bereits. Der getesteten Version mit fest eingebautem „FlexDec"-Decoder, einer Eigenentwicklung von Kres, liegt neben der Anleitung eine sehr umfangreiche Dokumentation des Decoders bei. Kein Wunder, denn dessen Funktionsvielfalt ist groß: Geboten werden beispielsweise 24 getrennt schaltbare und einzeln dimmbare Lichtausgänge, eine automatische Abschaltung der Führerstandsbeleuchtung bei Fahrt mit einstellbarem Zeitfenster für das Wiedereinschalten bei Halt oder zufallsgesteuerte Toiletten- und Raumbeleuchtung (vom Benutzer per CV aktivierbar). Ab Werk kommt der Stettiner mit fahrtrichtungsabhängiger Signalbeleuchtung der Stirnseiten, Abblendfunktion, Innenbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung bei Fahrt, schaltbarem Schlusssignal, Rangierlicht Fz 1 und Falschfahrtsignal Zg 2b. Wer statt zweier weißer Laternen des Rangiersignals pro Stirnseite nur eine Laterne leuchten lassen möchte (ebenfalls vorschriftskonform), kann das per CV 15, 38 und 132 entsprechend konfigurieren.



Die Stirnseiten kommen bereits voll zugerüstet. Die Beleuchtung des Führerstandes erlischt bei Fahrt automatisch.

Viele Lichtfunktionen, LED einzeln angesteuert

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Kres
- **Bestellnummer:** 1383D
- **Rahmen/Gehäuse:** Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Fünfpol-Motor über Schneckengetriebe auf zwei Radsätze
- **Haftreifen:** Vier
- **V_{max}:** 94 km/h (FS 28)
- **V_{max} Vorbild:** 90 km/h in FS 27
- **V_{min}:** ‹ 1 km/h (FS 1)
- **Mindestradius:** 286 Millimeter
- **Gewicht:** 142 Gramm
- **Beleuchtung:** Spitzen-/Schlusslichtwechsel und viele weitere Funktionen
- **Decoder:** Kres-„FlexDec"
- **Preis:** 337 Euro (UVP)

Die Fahreigenschaften der Kres-Neuheit sind als ausgewogen zu bezeichnen. Kaum merklich setzt sich unser VT in der Fahrstufe 1 in Bewegung und erreicht mit Werkseinstellungen eine vorbildgetreue Geschwindigkeit von umgerechnet gut 90 km/h. Das Antriebsgeräusch von Motor und Getriebe ist deutlich hörbar, aufgrund einer gewissen rauen Charakteristik aber durchaus zu einem VT passend und in der Lautstärke keinesfalls störend.

Neben der getesteten einfachen Digitalvariante ohne Sound ist für 299 Euro (UVP) auch ein Analogmodell mit sechspoliger Schnittstelle nach NEM 651 erhältlich. Eine Soundvariante wird ebenso angeboten, diese kostet 465 Euro (UVP). Im Gespräch ließ Kres-Geschäftsführer Uwe Köstel eine hohe Nachfrage nach dem Stettiner erkennen. Eine zweite Serie sei jedoch bereits in Vorbereitung, so dass es zumindest bis Ende des Jahres 2016 eher nicht oder nur temporär zu Lieferengpässen kommen werde. ☐ *Olaf Haensch*

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Nach dem Abheben von Dach und Platine ist der Innenraum zugänglich. Beim Analogmodell sitzt die Schnittstelle auf dieser Platine. Bei Digitalversionen ist der Decoder fest eingebaut.

Vor zwei Jahren präsentierte Piko sein sehr gut ausgeführtes und trotzdem preisgünstiges Modell des Bundesbahn-Klassikers V 200. Nun folgt die zur diesjährigen Nürnberger Messe angekündigte große Schwester, die $V\,200^1$ für H0.

Wirtschaftswunder



Die Schürze unterhalb der Puffer ist schwenkbar ausgeführt. Nach Entfernen der Kupplung bleibt sie gerade ausgerichtet und die Zurüstteile können montiert werden.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 52600 (DC)
- **Rahmen/Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Fünfpol-Motol mit zwei Schwungmassen wirkt auf alle Radsätze
- **Haftreifen:** Zwei
- **V_{max}:** 182 km/h (12 Volt)
- **V_{max}Vorbild:** 140 km/h bei 9,6 Volt
- **V_{min}:** 3 km/h (1,2 Volt)
- **Gewicht:** 416 Gramm
- **Beleuchtung:** Weiß-Rot-Lichtwechsel
- **Schnittstelle:** PluX22
- **Preis:** 119,99 Euro (UVP)

Das ist nur konsequent: Nach dem Erfolg mit dem Modell der DB-V 200 legt Piko nun nach und bietet auch eine H0-Version der verstärkten Baureihe $V\,200^1$ (später 221) an. Technisch basiert die Neukonstruktion auf dem bewährten Modell, doch werden alle Unterschiede zwischen den beiden roten Schwestern berücksichtigt: abweichende Ausrundungen an den Lokfronten, andere Einteilung der Lokseiten mit nur einem kleinen Maschinenraumfenster, andere Dachausführung und neue Drehgestelle. In Anbetracht etlicher gut ausgeführter Konkurrenzmodelle ist die Messlatte für die $V\,200^1$ hoch anzusetzen. Pikos neuer Großdiesel nimmt die Herausforderung an. Schon beim Blick auf das Dach fallen viele schön herausgearbeitete Details auf, beispielsweise die eingesetzten Auspuffaufsätze mit geöffnet dargestellten Klappen oder die fein geätzten Gitter über den beiden Dachlüftern. Durch die exakt eingesetzten Fenster mit sauber aufgedruckten Rahmen fällt der Blick in die eingerichteten, sogar beleuchteten, jedoch menschenleeren Führerstände.

Seitenflächen und Rahmen sind scharfkantig graviert und exakt mehrfarbig bedruckt. Laut Anschriften ist V 200 123 im



Schnellzugeinsätze spielten für die $V\,200^1$ viele Jahre eine wichtige Rolle. Die meisten Modellbahner werden ihre Loks deshalb auch in dieser Form einsetzen.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Aufgeräumt wie schon beim Vorgängermodell zeigt sich das Lokinnere. In der Mitte der Hauptplatine liegt die PluX22-Schnittstelle mit genügend Platz für den Einbau eines Decoders.

Bw Villingen beheimatet, ist also eine auf der Schwarzwaldbahn eingesetzte Lok. Die gerundete Form der Lokfronten wurde sehr gut getroffen, allenfalls ist der leichte Einzug des Vorbilds im untersten Bereich, dort, wo die unteren Leuchten angebracht sind, etwas zu stark ausgefallen. Sehr gut wirken die Lampeneinfassungen und die Typhon-Abdeckungen mit feinster Gitternachbildung. Stärker vom Vorbild abweichend ist die unten abknickende Form der Schürzen. Deren bewegliche, von der Kupplung angelenkte Ausführung ermöglicht eine geschlossene Frontpartie, die durch einen nur schmalen Spalt erkauft wird. An der Zugspitze wird mit den beiliegenden Zurüstteilen für die Lokfront eine sehr gute Wirkung erreicht. Die Drehgestelle bestechen durch Tiefenwirkung und Filigranität. Details wie Blattfedern, Schleuderschutzeinrichtungen und Geberleitungen sind freistehend angesetzt.

Die Fahreigenschaften zeigen sich ausgeglichen. Zu loben sind die auch im Analogbetrieb erreichbare Mindestgeschwindigkeit und die exakt der NEM-Vorgabe entsprechende Höchstgeschwindigkeit. Ein Umbau zur digitalen Soundlok wird mittels Piko-Zurüstsatz (ESU-Sounddecoder und Lautsprecher) mit einfachsten Mitteln möglich sein, es sind lediglich zwei Drähte an der Platine anzulöten. Das Gehäuse lässt sich nach Lösen von zwei Schrauben sehr leicht abnehmen. Zum geforderten Preis ist Pikos V 200^{1} ein Wunder an Wirtschaftlichkeit, auch für den Modellbauer. Ende Mai wird das Modell ausgeliefert. □ *abp*



Drehgestell- und Rahmendetaillierung geben keinen Anlass zur Kritik und sind den Konkurrenzmodellen mindestens ebenbürtig.

Ein 100-jähriger Veteran rollt aus dem Schuppen und ist zum Erstaunen der Eisenbahner noch immer fit.

Liliput bringt ein H0-Modell der urigen GKB-Lok 677 im Zustand der 1960er-Jahre, als diese österreichische Südbahn-Maschine schon 100 Jahre unter Dampf stand.

Grazer Dampfveteran

AUF EINEN BLICK

PRO: *Authentische Umsetzung; feine Detaillierung; Zurüstteile und Echtkohle für den Tender*

KONTRA: *Steuerungsbefestigung; Proportionen; Preis*

BESTELLNUMMER: *L131963*

PREIS: *455 Euro*

URTEILE:

Manche Lokomotiven fahren ein bisschen länger als andere. Wenige erreichen sogar ein geradezu biblisches Alter. Das trifft auch auf das Vorbild des neuesten H0-Modells von Liliput zu. Die Maschine mit der Nummer 677 gelangte wie ihre noch heute betriebsfähige Schwester 671 zusammen mit 16 weiteren Lokomotiven der ehemaligen Südbahn-Baureihe 23 im Jahr 1924 zur Graz-Köflacher Bahn (GKB). Gebaut in den 1860er-Jahren, wurde sie dort erst ein gutes Jahrhundert später, nämlich 1965, außer Dienst gestellt. Exakt diesen Zustand kurz vor der Ausmusterung gibt das Liliput-Modell wieder. Im Gegensatz zur ebenfalls im Programm befindlichen grünen Museumslok 671 trägt die 677 das korrekte schwarze GKB-Farbkleid der 1960er-Jahre. Das Modell repräsentiert durchaus den aktuellen Stand der Modellbahntechnik, ist fein detailliert und maßhaltig. Bei genauerer Betrachtung fallen jedoch einige leicht missglückte Proportionen auf, etwa im Bereich des Führerhauses und der Zylinder. Das gute Erscheinungsbild im Triebwerksbereich der Außenrahmen-Lok mit der schön umgesetzten Stephenson-Steuerung wird leider durch die Gestängebefestigung mittels einfacher Schlitz- und Kreuzschlitzschrauben etwas beeinträchtigt. Die Steuerung ragt sehr weit über das Gleis hinaus.

Die Fahreigenschaften des Modells hingegen sind ohne Tadel. Zwar fährt die Maschine erst bei rund vier Volt langsam an, dafür liegt ihre Höchstgeschwindigkeit bei voll aufgedrehtem Fahrregler umgerechnet im Bereich des Vorbildes, welches ganze 45 km/h schafft. Die 677 ist insgesamt kein schlechtes Modell, aber unter Berücksichtigung des stolzen Preises kein Meilenstein. ☐ *Alexander Bergner*



Sehr schön: das geätzte Funkensieb im Kobelschornstein.



In der Seitenansicht fallen die hervorragende Detaillierung, aber auch die etwas verzerrten Proportionen der Maschine auf. Die Wirkung der feinen Steuerung wird durch die Befestigungsschrauben geschmälert.

Die Modellpalette des VT 135 für die Spur N von Kres wird um wichtige Varianten erweitert. In DR-Ausführung kommt ein Digital-Set mit neuem Beiwagen VB 140.

Lichtspiele

An der Verkleinerung soll es nicht liegen, meint man bei Kres und bietet den hauseigenen „FlexDec"-Decoder mit umfangreichen Steuerungsmöglichkeiten für die Lichtfunktionen nun auch für das sehr gut gelungene N-Modell des VT 135 an. Sowohl die DR-Version (Bild) wie auch das DB-Pendant werden in Kürze ausgeliefert. Geboten werden nicht nur ein Weiß-Rot-Lichtwechsel und eine Innenbeleuchtung: Insgesamt zwölf Lichtausgänge kann der Decoder im VT ansteuern. Dazu gehören die beiden Führerstände mit den Vorräumen, die Toilette und die getrennt schaltbaren drei Frontleuchten. In der Werkseinstellung erlischt bei der Anfahrt im zur Fahrtrichtung zeigenden Führerstand das Licht, um beim nächsten Halt wieder zu leuchten. In der sehr ausführlichen und gut verständlichen Anleitung sind die fast unbegrenzten Möglichkeiten der Programmierung von Lichteffekten genau beschrieben. Das Einsetzen einer Norm-Kurzkupplung ermöglicht das Umfahren des VB, führt aber zu großem Pufferabstand. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Detaillierung; Fahreigenschaften; vorbildentsprechende Beleuchtungseffekte*

KONTRA: *Pufferabstand*

BESTELLNUMMER: *N1351401D*

PREIS: *297 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠◬



Trieb- und Beiwagen sind decoderbestückt. Der Test des Analog-Modells ist im MEB 6/2015 zu finden.

Piko überraschte die N-Bahner zur Spielwarenmesse 2016 mit der Ankündigung eines modernen Schwerlastwagens. Nun wird das Modell schon ausgeliefert.

Schweizer Träger

Die SBB beschafften ab 1988 in mehreren Baulosen neue Schwerlastwagen. Piko wählte ein Fahrzeug aus der ersten Serie mit Klotzbremsen an den Y 25-Drehgestellen, das nach dem Ausscheiden aus dem SBB-Bestand bei der österreichischen RTS zum Einsatz kommt, aber in der Schweiz eingestellt ist. Das maßstäbliche Modell des Rlmmpss besteht aus Kunststoff, in der Fahrzeugmitte ist ein Metallgewicht eingesetzt, um ein ausreichendes Gewicht für den sicheren Betrieb zu erzielen. Die detaillierten Drehgestelle gefallen mit ihren in Radebene sitzenden Bremsklötzen. Lupenrein ist die umfangreiche, dreifarbige Bedruckung ausgefallen. Ein Clou sind die vier dünnen ausziehbaren Griffstangen aus gelb lackiertem Metall, die allerdings sehr leicht verloren gehen können (siehe Bild). Gut, dass zwei Ersatzstangen beiliegen. Zur vorbildentsprechenden Sicherung von Fahrzeugen auf der Ladefläche liegen vier Befestigungskeile bei, die in mehrfach vorhandene Bohrungen gesteckt werden können. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Details; Lackierung und Bedruckung; Lauf- und Kuppeleigenschaften*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *40700*

PREIS: *35,50 Euro*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠◬



Etwas kahl wirkt der Wagen ohne Transportgut. Der N-Bahner wird eine passende Lösung finden.



Der neue T 2000-Taschenwagen wird in diversen Varianten ausgeliefert. Die graue Version mit den roten Lauritzen-Aufliegern ist besonders ansprechend.

Taschenwagen sind im modernen KL-Verkehr nicht mehr wegzudenken. Auch nicht im Maßstab 1:87.

Roco-Tasche

Sollte Ihre Ehefrau mal wieder keine zu den neuen Schuhen passende Handtasche besitzen, dann schlagen Sie ihr doch einen Stadtbummel vor: Die Gattin darf sich eine neue Tasche aussuchen und Sie gönnen sich, natürlich nur aus Gerechtigkeitsgründen, einen oder vielleicht zwei Taschenwagen.

Neu im Angebot wären die Modelle des Doppeltaschen-Gelenkwagens Sdggmrs25-T 2000 der Ahaus-Alstätter Eisenbahn AG (AAE), die seit dem Jahr 2015 zum VTG-Konzern gehört.

Der erste Schreck, nachdem man die diversen Beutel mit Zurüstteilen entdeckt hat, lässt schnell nach: Wenn sich der H0-Schienenlogistiker für die zu transportierende Fracht entschieden hat, entweder Lkw-Auflieger oder diverse Container-Typen, hält sich die Anzahl der zu befestigenden Teile in überschaubaren Grenzen. Diese passen auch sehr gut, so dass das Zurüsten schnell von der Hand geht.

Der Doppelwagen ist zudem sehr sauber lackiert sowie exzellent bedruckt und obendrein läuft das Modell sehr angenehm.

Liebhaber des modernen Güterverkehrs werden zufrieden sein. ☐ *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Metallausführung; Detaillierung, Lackierung und Bedruckung; für verschiedene Frachten zurüstbar*

KONTRA: *Plastikglanz der Zurüstteile*

BESTELLNUMMER: *67387*

PREIS: *89 Euro*

URTEILE: 4½ Schluss-Signale

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar



Für den gewünschten Frachtstatus, ob unbeladen oder mit Auflieger oder Container bestückt, liegen die jeweils geeigneten Zurüstteile bei.



Allerdings sind die kleinen Halterungen und Handläufe arg quietschgelb geraten. Da fehlt noch ein Überzug mit mattem Lack.

KOMPAKT

Minitrix: Güterschuppen für N



Ein typisch württembergischer Fachwerkbau nach einem Vorbild in Sulzdorf bei Schwäbisch Hall ergänzt das Gebäudebausatz-Programm von Minitrix für den Maßstab 1:160. Der Lasercut-Bausatz besteht zwar aus vielen Teilen, lässt sich aber trotzdem leicht montieren. Das Kartonmodell wirkt vorbildgetreu, besonders die Ziegelstruktur der Ausfachungen erscheint realistisch. Weniger schön sind die teils großen Lücken zwischen den Fachwerkbalken und Gefachen und der etwas sterile Pastellfarben-Look. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäbliche Umsetzung; Detaillierung*

KONTRA: *Passgenauigkeit; Farbgebung; Preis*

BESTELLNUMMER: *66323*

PREIS: *44,99 Euro (UVP)*

URTEILE: 3½ Schluss-Signale

▸KOMPAKT



Busch: Framo V 901/2 Kastenwagen in H0

Sein Nachfolger erreichte einen weit höheren Bekanntheitsgrad: Der Name Barkas B 1000 ist geläufig wie ein bunter Hund. Den Framo V 901/2 kennen eher Experten. Das liegt sicher auch an seiner vergleichsweise kurzen Produktionszeit von sieben Jahren (1954–61). In dieser Zeit wandelte sich mit der Umbenennung der Karl-Marx-Städter Framo-Werke in Barkas-Werke auch der Name des Dreivierteltonners von Framo V 901/2 in Barkas V 901/2. Der Viernheimer Hersteller Busch hat nun den V 901/2 als Lieferwagen (Baujahr 1954) auf den H0-Markt gebracht. Das Modell überzeugt mit einer gelungenen Formgestaltung. Feine Scheibenwischer sind an der Dachunterkante eingesetzt. Lackierung und Bedruckung sind tadellos, die feinen, chromfarbenen Zierleisten zeigen keine Schwächen. Ebenso chromglänzende Radkappen zieren die vier Pneus. Das Fahrgestell ist vereinfacht angedeutet. Eine Inneneinrichtung ist durch die klaren, etwas zu stark getönten Scheiben ebenfalls zu erkennen. ☐

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO: *Formgebung; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *51201*

PREIS: *17,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒▲

▸KOMPAKT



BoS-Models/Model Car World: Tatra 603 in H0

Der auf Veranlassung der tschechoslowakischen Regierung von 1956 bis 1975 in Handarbeit hergestellte Tatra-Luxuswagen stand zunächst vorwiegend hochrangigen Personen im Staatsdienst zur Verfügung. Er war sogar in der Bundesrepublik Deutschland erhältlich, wo er für seine einzigartige Stromlinienform ausgezeichnet wurde. Heute sind die noch vorhandenen Autos begehrte Oldtimer. Die jüngste Variante, der Tatra 603-2, Modell 1969, erreichte mit einem 105-PS-Motor eine Geschwindigkeit von 170 km/h. Das Modell gibt die fließende Formgebung und die typischen Merkmale ebenjener dritten Serie, beispielsweise die nach außen versetzten Scheinwerfer oder die kegelförmigen Radkappen, authentisch wieder. Auf einer Modellbahnanlage sorgt der Tatra mit Sicherheit für Aufsehen, auch wenn das Modell einige Vereinfachungen wie das Fehlen der Spiegel und Kennzeichen aufweist. Auf andere Details wurde hingegen geachtet, etwa auf die Rippen in den Lufteinlässen oder die Zusatzblinker an den B-Säulen. ☐ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Interessante Vorbildwahl; Stromlinienform und Farbgebung gut getroffen; viele Farbdetails*

KONTRA: *Einige Vereinfachungen*

BESTELLNUMMER: *200203*

PREIS: *19,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

▸KOMPAKT

Minichamps: Ford Focus



Warum manch Autofahrer eine mattschwarze Folierung bevorzugt? Es soll wahrscheinlich „geil“ aussehen. So wie eben auch schwarze Felgen und ein dramatischer Heckspoiler. So ausgerüstet zeigt sich auch das superfeine H0-Modell von Minichamps. Das Vorbild, der Ford Focus RS 500, ist eine echte Rennsemmel: Mit 350 PS gilt er als stärkstes Serienfahrzeug mit Frontantrieb. Nur 500 Stück wurden gebaut, alle im besagten Mattschwarz beklebt. Auf dieselbe Stückzahl limitiert ist auch die H0-Miniatur. Interessenten sollten bald zugreifen. Für den Kauf sprechen ein stimmiges Gesamtbild und viele winzige Details wie die hauchdünnen Scheibenwischer, die roten Sportsitze oder die exakt nachgebildeten Felgen. Die umfangreiche Bedruckung ist tadellos ausgefallen. ☐

A. Bauer-Portner

AUF EINEN BLICK

PRO: *Lackierung; sehr feine Details; exakte Bedruckung (auch der Nummernschilder)*

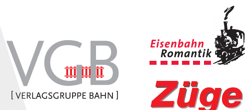
KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *877 088100*

PREIS: *Zirka 30 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒▲





Eisenbahn-Romantik-Video-Express
Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 138. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit ca. 150 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Diese Zeitschrift: Ludmilla: unverwüstlich • Flughöhe null: Mit den Modellen von Märklin und Trix kommen besondere Züge auf die H0-Anlagen • Schrott – Stahl: Ladegüter, die man kaufen oder auch ganz einfach selber machen kann

Diese DVD: V 200-Treffen • 91 134 und 86 333 • 50 3616 auf der Aussichtsbahn • Letzter Rodelblitz mit 41 • Rheingold-Lok E 10 1309 • Ersatzzüge für National-Express • Mottenkiste: Dampf im Erzgebirge • Erinnerungen an Günter Meyer • **Bonus: VE 68**

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8138 • € 15,95

Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] Eisenbahn Romantik Züge

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel



Sie finden uns:
www.facebook.de/vgbahn

EINSTEIGEN UND LOSLESEN!

„Unterwegs mit Lust und Leidenschaft". Die aktuelle Ausgabe widmet sich ausführlich dem Mythos Baureihe 01, Sie erleben das wohl schönste Eisenbahn-Museum Europas und die herrliche Dampfbahn Fränkische Schweiz. Oder begeben Sie sich zu den letzten Dampfgiganten dieser Erde. Ein besonderer Genuss ist die Fahrt mit dem Napa Valley Wine Train in Kalifornien. Oder fahren Sie mit Volldampf hinauf zu imposanten Alpengipfeln. Mit tollen Bildern und exzellenten Texten.

Heft 1/16 mit 116 Seiten – Best.-Nr. 401601

Oder bestellen Sie das günstige ER-Abo. 4 Hefte pro Jahr nur € 25,–
(ER-Clubmitglieder und Mitglieder der Märklin-Kundenclubs nur € 20,– ,
Ausland jeweils + € 10,–).





Jetzt bei Ihrem Zeitschriftenhändler. Digital im Bahn-Kiosk für Ihr Tablet/Smartphone. Oder als eBook bzw. gedrucktes Heft unter www.vgbahn.info.



Sie finden uns:
www.facebook.de/vgbahn





Eisenbahn-Romantik, Postfach 5324, D-79020 Freiburg, Tel. 0761/6966043, Fax 0761/66310
E-Mail eisenbahn-romantik@riogrande.de, www.vgbahn.de/abo



V 100 007 hat mehrere E-Wagen für die Beladung gebracht, nun setzt sie zurück in den Schleizer Bahnhof.

Manchem ist die vogtländische Schienenverbindung von Schönberg nach Schleiz auch als Wisentatalbahn bekannt. Stefan Trommer baute die Ausgangsbahnhöfe in H0 nach.

Durch den Winter auf der SSz-Linie

Wo ist hier bitte Winter? Stefan Trommers Anlage erfreut sich blühender Landschaften. Es wird fröhlich gegrillt und auf dem schmalspurigen Anlagenteil sind offene Aussichtswagen zu entdecken.

Der „Winter" in der Überschrift bezieht sich vielmehr auf die Betriebssaison der Trommerschen Modellbahn, die alljährlich ab Ende März staubdicht eingemottet und erst im Herbst wieder ausgepackt wird. Diese Verhüllung ist so professionell und aufwendig, dass nicht mal eben eine Foto-Session außerhalb der Saison durchgeführt werden kann. Das musste ich im vergangenen August erfahren, als ich fragte, ob ich mir die Anlage, die den zweiten Platz im MEB-Anlagenwettbewerb des Jahres 2014 belegte, ansehen könnte, weil ich gerade in der Gegend zu tun hatte.



Aus Richtung Hof fährt eine Taigatrommel mit einem Kesselwagen-Gag in Schönberg ein. Unterdessen absolviert die schwarze DR-Köf Rangierarbeiten im Güterbahnhof.



Im Schleizer Endbahnhof wird Sturmholz des vergangenen Winters verladen.

Nun hätte ich beinahe die Fahrsaison erneut verpasst, aber glücklicherweise konnten wir Anfang März noch einen Besichtigungstermin vereinbaren.

Völlig verdient errang Stefan Trommer den zweiten Platz. Sein Ensemble vereinigt alle guten Tugenden der Modellbahn: Die Anlage ist klug entworfen und konstruiert, am Vorbild orientiert, bietet einen interessanten Betrieb und besitzt zu guter Letzt einen hohen Spielwert.

Das Vorbild für die Modellbahn des Vogtländers Trommer war die heimatliche Stichbahn von Schönberg nach Schleiz, 1887 als Schönberg-Schleiz-Linie, kurz SSz, der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in Betrieb genommen. 2006 wurde der Personenverkehr auf der Strecke eingestellt. Seitdem bemüht sich der Förderverein Wisentatalbahn um musealen Betrieb auf der von der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) gepachteten Strecke.

Bei Stefan Trommer ist die Schienenwelt im Maßstab 1:87 allerdings noch in Ordnung. Zwischen Schönberg und Schleiz herrscht reger Verkehr.

Angefangen hat es bei Trommer im Alter von vier Jahren mit der Märklin-Spur-0-Bahn vom Vater. Schon zwei Jahre später wurde die erste H0-Anlage aufgebaut, der diverse Anlagen folgten. Spätere Umzüge ließen einen Anlagenaufbau aus Platzgründen nicht zu, doch der Eisenbahnvirus blieb ihm, dank vieler Familienausflüge mit der großen Bahn, erhalten.

Der Kauf und Ausbau eines Hauses ergab die Möglichkeit, ein eigenes Modellbahnzimmer einzurichten. Vor 14 Jahren entstanden die ersten Gleisplanentwürfe.

„Es sollte etwas aus der näheren Heimat und dem Vorbild nachempfunden sein“, betont Trommer: „Nach langen Überlegungen entschied ich mich für den Durchgangsbahnhof Schönberg/Vogtland an der Hauptbahn Plauen – Hof mit den bei-

D(D)R-Romantik auf allerhöchstem Niveau

den abzweigenden Nebenbahnen nach Schleiz und Hirschberg. Der eiserne Vorhang und die Reparationsleistungen nach dem Zweiten Weltkrieg hatten der Hauptbahn das zweite Gleis geraubt. Der eingleisige Betrieb versprach aber einen abwechslungsreichen Verkehr mit Kreuzungen und Überholungen, wobei zur damaligen Zeit der grenznahe und grenzüberschreitende Betrieb überschaubar war. Die Verkehrsströme der Nebenbahn waren Richtung Plauen ausgerichtet“, erzählt Stefan Trommer.

Eines war ihm aber von Anfang an klar: „Alles musste aus Platzgründen etwas kleiner werden“. Bahnhofsgleise mussten



Abendstimmung im Schönberger Lokbahnhof: 98 009 und 89 6476 werden für einen Sonderzug nach Plauen vorbereitet. Die Anlagen-Beleuchtung zeichnet Trommers Anlage aus.



Ausfahrt in Richtung Schleiz: Die sächsische XIV HT (75 555) hat einen kurzen Rekowagen-Zug am Haken, dabei dürfte der stärksten aller 75 kaum die Puste ausgehen.

weggelassen, geändert oder stark verkürzt werden. Die beiden Nebenbahnen verlaufen zwar auf der richtigen Seite aus dem Bahnhof heraus, führen aber seitenvertauscht zu den Endpunkten. Die Strecke nach Hirschberg endet im verdeckten Abstellbahnhof.

„Die zweite wichtige Option war die Möglichkeit, zur Reinigung der Gleise an alle verdeckten Gleisabschnitte relativ problemlos heranzukommen", erklärt Trommer weiter. Aus diesem Grund konstruierte der handwerklich begabte Postangestellte die Geländeteile über dem verdeckten Abstellbahnhof so, dass er sie nach oben klappen kann. Zusätzliche seitliche Klappen, die im inneren Teil der Anlage durchsichtig ausgeführt sind, erlauben einen schnellen Zugriff auf havarierte Fahrzeuge.

Die Anlage besteht aus acht elektrisch getrennten Segmenten, wobei derzeit nur vier schienenseitig getrennt sind. „Alles in allem sieht das wie ein großes dickes O aus", lacht Trommer. Der Fahrbetrieb erfolgt bei ihm noch analog, wobei eine Umschaltung auf Digitalbetrieb möglich ist,

Eine schmalspurige Werksbahn darf natürlich nicht fehlen. Die kleinen Dieselloks bringen Sand und Kies zur Verladung auf die Normalspurbahn.

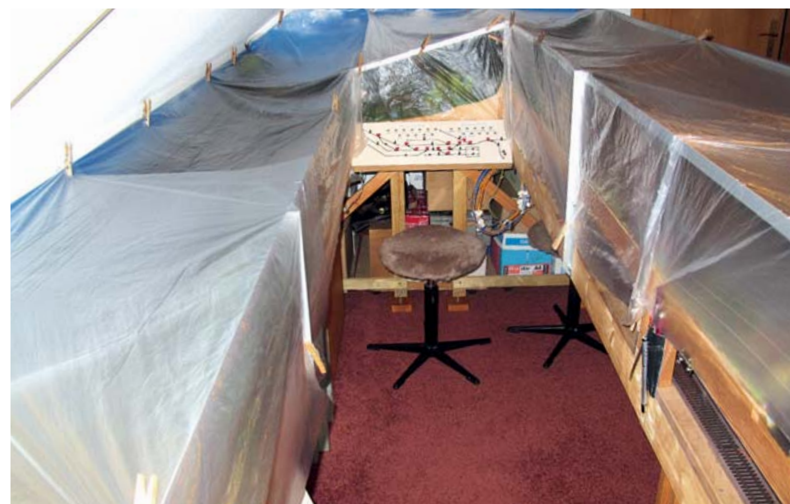


FOTO: ALKOFER



FOTO: ALKOFER

Zahlreiche Klappen ermöglichen einen schnellen und einfachen Zugang zum verdeckten Teil der Anlage.



In der Sommerzeit ist die Anlage hermetisch gegen Verstaubung abgeschirmt. Dann ruht das Bahnleben bis in den Herbst.

zumal die Zahl der digitalen Fahrzeuge mit Sound stetig zunimmt. Eine Z-Schaltung mit fünf Fahrstrombereichen, die auf zwei Heißwolf-Regler wahlweise zugeschaltet werden können, ermöglicht einen Fahrbetrieb für zwei Personen.

Für den Betriebsablauf stand der Taschenfahrplan aus dem Jahr 1968 Pate. „Die Güterzugfahrten habe ich den damaligen Verhältnissen angepasst und frei eingefügt", erläutert Trommer. Um 4.31 Uhr trifft der erste Triebwagen aus Plauen in Schönberg ein, und gegen 23.44 Uhr verlässt der letzte Zug den Bahnhof. „Ein Spieldurchlauf kann schon mal sechs bis acht Stunden dauern. Mit zwei bis drei Mitspielern macht es am meisten Spaß. Einer bedient dabei das Stellwerk Schönberg und den Abstellbahnhof, einer ist für Schleiz zuständig und der Dritte ist nur Triebfahrzeugführer", erklärt Trommer.

Die Spielqualität ist Stefan Trommer wichtig

„Die Modellzeit um das Jahr 1970 habe ich bewusst gewählt, da zu dieser Zeit noch nicht alle Fahrzeuge auf EDV-Nummern umgezeichnet waren und teilweise noch mit ihrer alten Beschriftung verkehrten", so Trommer. Außerdem sei der Einsatz von alten Länderbahndampfloks in dieser Epoche gerade noch gerechtfertigt, während die neue Dieseltechnik schon stark auf dem Vormarsch sei. Im Durchgangsverkehr auf der Hauptbahn dominieren Dieselloks der Baureihen V 180 und V 200. Ab und zu kommen auch noch Dampfloks zum Einsatz. Im schweren Güterverkehr rumpelt die Baureihe 44 übers Gleis, und die Baureihe 22 erledigt den Schnellzugdienst im Interzonenzugverkehr. Die Nahgüterzüge werden von den Baureihen 58, 58.30, 52, V 180 oder zweimal V 100 bespannt. Sächsische Länderbahn-Dampfloks der Baureihen 75 und 94 wickeln den Verkehr auf den Nebenbahnen ab, wobei sie schon teilweise von Loks der Reihe 86 und der neuen V 100 verdrängt werden.

„Auf meiner Modellbahn spielt der Güterverkehr mit seinen Anlagen zur Be- und Entladung eine wichtige Rolle. Kohle für



FOTO: ALKOFER

Der Erbauer inmitten seines Meisterwerks. Im linken Vordergrund befinden sich die Gleisanlagen des Bf Schleiz, auf dem rechten Anlagenteil die des Schönberger Bahnhofs.

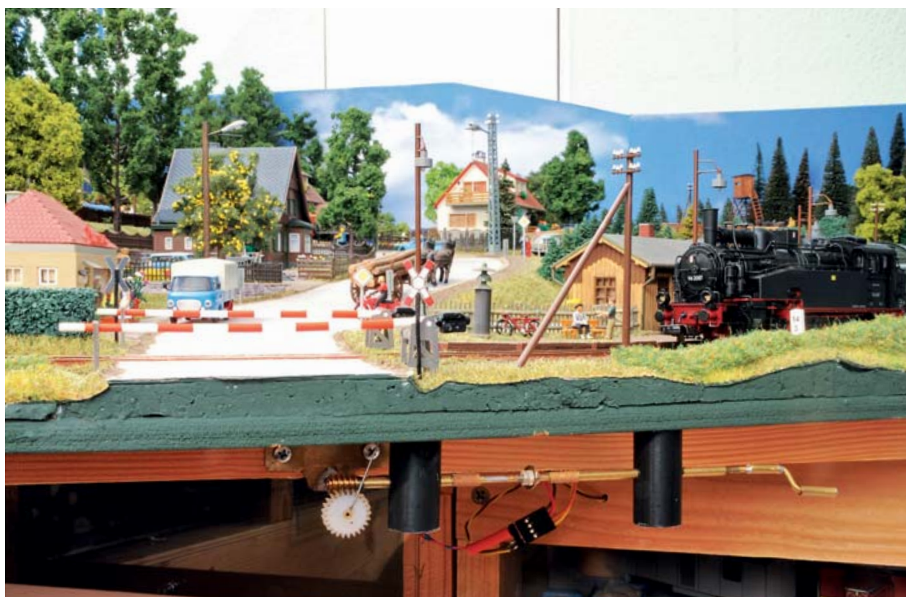
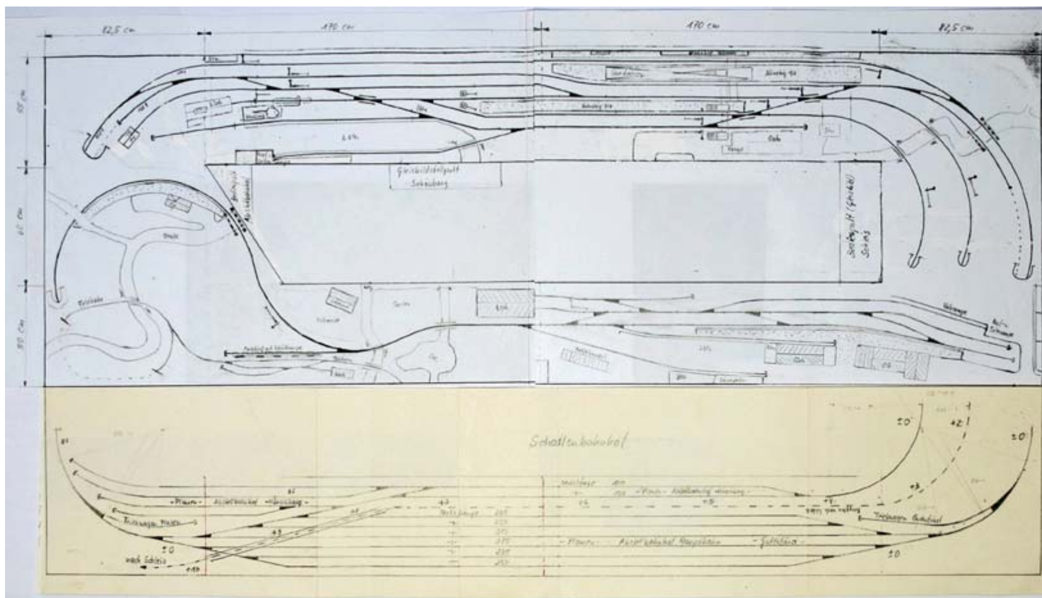


FOTO: ALKOFER

Ein kleines Gimmick ist die handbediente Schranke am Haltepunkt Wüstendittersdorf. Mit der kleinen Kurbel lässt sich der Schienenweg bei Bedarf sichern.



Gleisplan der Trommerschen Anlage: Der obere Teil zeigt den sichtbaren Bereich, der untere den verdeckten Schattenbahnhof, der reichlich Abstellmöglichkeiten bietet.





Eine Vielzahl von Lämpchen ist auf der ganzen Anlage eingebaut. Stefan Trommer gelingt so eine authentische Inszenierung der Nacht.

Trommer hat ein Auge für die kleinen Szenen, die eine Modellbahnanlage aus der Masse abheben. Die abgestellte „Schwalbe" ist ein perfektes Detail.

die örtlichen Kohlehändler, Baustoffe für die BHG, Holz und Kies aus Schleiz sowie ein umfangreicher Stückgutverkehr bestimmen den Betrieb. Ab und zu werden auch neue Kraftfahrzeuge auf Flachwagen angeliefert. Manchmal verirrt sich ein Bauzug oder ein Sonderzug des DMV der DDR in die Region", beschreibt Trommer seinen

Die Fahrzeugvielfalt ist beeindruckend

abwechslungsreichen H0-Verkehr. Diesen macht auch ein verdeckter Abstellbahnbahnhof mit acht Durchgangs- und sechs Stumpfgleisen möglich. Im Tunnel wurde aus Sicherheitsgründen das 2,5-mm-Gleis von Roco verbaut. Im sichtbaren Bereich liegen 2,1-mm-Tillig-Profile. Die Weichen erhielten einfache Weichenlaternen von Weinert, die im Selbstbau beweglich gestaltet wurden. Zwei voll funktionsfähige Gleissperren im Anschluss BHG Schleiz sowie im Anschluss Kiesverladung sichern den Fahrbetrieb.

Die Landschaftsgestaltung erfolgte zum größten Teil mit Materialien einschlägiger Hersteller, wobei auch Naturprodukte wie Sand, Erde oder Kies Verwendung fanden. Die meisten Bäume sind Industriemodelle, die oftmals umgestaltet wurden. Einige der grünen Riesen entstanden aber auch im Eigenbau aus Naturmaterialien. Auch eine dezente Alterung der Landschaft sowie



Die großen Dampfer nehmen in Schönberg höchstens Wasser. Die Baureihe 50.40 war im Vogtland nicht heimisch; 50 4009 kam nur zum Probebetrieb in den Süden der DDR.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Achtteilige H0-Segment-Anlage**
- **Maße:** Außenmaß: 5 x 1,65 Meter; Innenmaß: 3,4 x 0,6 Meter
- **Erbauer:** Stefan Trommer
- **Bauzeit:** 10 Jahre
- **Epoche:** III/IV (DR)
- **Gleislänge und Gleismaterial:** zirka 38 Meter sichtbar mit Tillig-Elite; zirka 36 Meter im nicht sichtbaren Bereich mit Roco-2,5-mm-Gleis
- **Fahrbetrieb:** Analog, Umschaltung auf Digitalbetrieb möglich
- **Rollendes Material:** Gützold, Roco, Piko, Fleischmann, Brawa, Tillig, Sachsenmodelle, Rivarossi, Liliput
- **Besonderheiten:** Bahngebäude fast ausschließlich Eigenbauten, teils nach Vorbild; Betrieb nach Originalfahrplan von 1968

der Gleise und Gebäude sei erfolgt, wobei da „noch mancher Spielraum offen ist", so Trommer mit Blick auf künftige Aufgaben.

Die Bahngebäude, von denen einige als Halbrelief ausgeführt sind, wurden fast alle nach Vorbild selbst gebaut. Aus Platzgründen musste oft der Maßstab von 1:100 ausreichen, was den gefälligen Gesamteindruck nicht stört. „Exkursionen mit Fotoapparat und Zollstock waren Voraussetzung", erzählt Trommer, der es so genau wie möglich nimmt, aber auch bereit ist, gestalterische Kompromisse einzugehen. „Der Güterschuppen in Schleiz besitzt ein Ladetor weniger als sein Vorbild. Wichtiger ist mir jedoch ein stimmiges Gesamtbild", betont der Erbauer. An der Ausfahrt aus Schönberg in Richtung Hof bildete er sogar sein eigenes Haus nach: „Wenn man schon im richtigen Leben nicht neben dem Gleis wohnt, so ist es hier wenigstens im Modell möglich".

Derzeit stehen der Beleuchtungseinbau in diversen Reisezugwagen sowie die weitere Alterung von Fahrzeugen auf Trommers Agenda. Sein Zeitfenster dafür ist nicht allzu groß. Die Hauptarbeit findet nur von Oktober bis April statt. In den Sommermonaten verlangt ein großes Grundstück mit Scheune und diversen Tieren die fleißigen Hände. In dieser Zeit ist die Anlage staubsicher abgedeckt. Verstrebungen aus verschiedenen Aluminiumwinkeln geben der Malerfolie einen sicheren Halt. Und sicher ist auch das: Der nächste Winter kommt bestimmt. □ *Stefan Alkofer*



FOTO: ALKOFER

Die kleine Diesellok von Modellbau Veit besticht mit perfekten Fahreigenschaften.



FOTOS (10): STEFAN TROMMER

Mit der schweren Doppelstockgarnitur hat 86 1501 ganz schön zu kämpfen. Ein Steckenpferd von Stefan Trommer ist die authentische Rauchnachbildung mit gefärbter Watte.

Hafen-Straßen-Eisenbahn-Markt

Das Ausstellungs-Diorama führt den Betrachter fast ans andere Ende der Welt: Die Szenen von „Mahachai" spielen in Thailand.

Das Diorama „Mahachai" kommt mit ganz wenig Eisenbahn aus. Wichtiger war dem Erbauer Paul de Groot die Realisierung eines einzigartigen Motivs.

Den Anstoß gab das Internet: Ein Freund riet mir, mal nach „Indian Railway Market" zu suchen. Und tatsächlich, auf „YouTube" findet man sehenswerte Videos zu einem quirligen und engen Straßenmarkt, bei dem ein Zug trötend mitten hindurch fährt. Kurz bevor der Triebwagen vorbeizuckelt, werden die Markisen hochgezogen und Touristen zur Seite geschoben. Viel Platz bleibt da nicht, und alles, was knapp neben dem Zug noch Platz hat, bleibt einfach stehen. Kaum ist der Triebwagen durch, läuft der Markt weiter, das hektische Stimmengewirr bestimmt wieder voll das Geschehen. So etwas im Modell nachzubauen, das wäre doch was.

Etwas später wurde im englischen „Continental Modeller" ein Artikel über einen solchen Eisenbahn-Markt publiziert. Darin war die Rede von der „Maeklong Line" in Thailand und von der Stadt „Mahachai". So sollte meine Anlage heißen.



Im linken Teil der Anlage dominiert der Hafen das Geschehen. Kleine Segelboote, sogenannte Sampans, beliefern den Straßenmarkt und sind entlang der Häuserzeile festgemacht.

Nun stellte sich die Frage: Sollte das als Kreis oder als Pendelstrecke aufgebaut werden? Meine letzte Anlage bestand aus zwei Segmenten mit den Maßen 135 x 55 Zentimeter. Das passte gerade mal so in mein Auto, deshalb sollte die neue Anlage

etwas kleiner werden. Ich entschied mich für zwei Segmente mit 120 Zentimetern Länge und gegen einen Kreisverkehr, da ich sonst zu viele Zusatzmaterialien mitnehmen müsste. Um etwas Fahrstrecke zu bekommen, sollten die Gleise diagonal verlaufen. Nun konnte ich anfangen.

Zwei Hartschaumplatten aus dem Vorrat wurden auf dem Fußboden des Hobbyzimmers ausgelegt. Auf einer CD von JoWi fand ich Halbrelief-Gebäude nach deutschen Motiven zum Ausdrucken und Ausschneiden. Einige Häuser wurden mehrmals gedruckt, um eine richtige Straße bilden zu können. Probeweise befestigte ich Gleise und Gebäude mit Stecknadeln auf den Hartschaumplatten. Als Testfahrzeug diente ein DB-Schienenbus. Es stellte sich heraus, dass die Gebäude mindestens in zwei, besser in drei Zentimetern Abstand zu den Gleisen aufgebaut werden mussten. Doch alles lag auf dem Fußboden und ich konnte mir nicht vorstellen, wie das auf das Publikum wirken könnte.

Also erst einmal zwei Segmente auf 110 Zentimetern Höhe bauen: Aus Kiefernleisten entstanden zwei offene Rahmen, in welche die vier Zentimeter dicken Hartschaumplatten eingepasst wurden. Die bewährte Stützenkonstruktion der letzten Anlage habe ich übernommen: An beide Enden der Module kamen Klapp-Stützen und in die Mitte setzte ich eine weitere, die beide Module verbindet.

In meinem Lager hatte ich auch noch eine Ruhrgebiets-Hintergrundkulisse von JoWi, die passte gut zu dem, was ich vorhatte. Die Kulisse wurde parallel zum Gleis befestigt. Dahinter müsste eine Menge Platz für die Elektronik bleiben. Aber der Blick für die Besucher auf die Strecke gefiel mir nicht, die Gebäude waren alle zu hoch. Also schaute ich mir noch einmal den „YouTube"-Film und ein paar andere Internet-Seiten an, um einen Eindruck von den Gebäuden in Südostasien zu bekommen. Während dieser Suche fand ich auch Bilder von einem Markt auf dem Wasser.



Eng geht es zu auf der Zufahrtsstraße zum Hafen, die zwischen der ersten und der zweiten Häuserzeile des Dioramas hindurchführt. Lieferwagen, „Tuk-Tuks" und Motorradfahrer kämpfen um jeden Meter Straße. Trotzdem bleibt auch für Fußgänger noch Raum übrig.

Viele Tests sind nötig, um die richtige Wirkung zu erzielen

Auch so eine Szene sollte auf die Anlage. Die meisten Gebäude waren zwei Stockwerke hoch. In H0 umgerechnet sind das zirka sechs Zentimeter. Als Test baute ich eine Reihe Häuser aus Fotokarton, mit Filzstift wurden Fenster und Türen gezeichnet. Einige Häuser wurden zur Auflockerung mit neun Zentimetern Höhe gebaut. Die Häuser an der Hintergrundkulisse sollten im Halbrelief nur zwei Zentimeter tief sein. Jetzt war ich zufrieden mit der Wirkung.

Da die Anlage möglichst leicht werden sollte, begann nun die Suche nach geeignetem Gebäudebaumaterial. Karton war nicht stark genug und Sperrholz zu schwer. In der Zeichnung sieht man die Planung: Ganz links steht ein Empfangsgebäude, dann folgen die vielen Häuser mit den Läden zum Gleis hin, die durch die Markisen im Schatten bleiben. Im Vordergrund auf der linken Seite liegt der Hafen-Markt, auch von dort aus folgt wieder eine Reihe Häuser. Eine ganze Menge also, und deshalb sollten sie möglichst leicht werden. In einem Laden für Künstlerbedarf fand ich 3-mm-Schaumplatten. Mit Lineal und Blei-

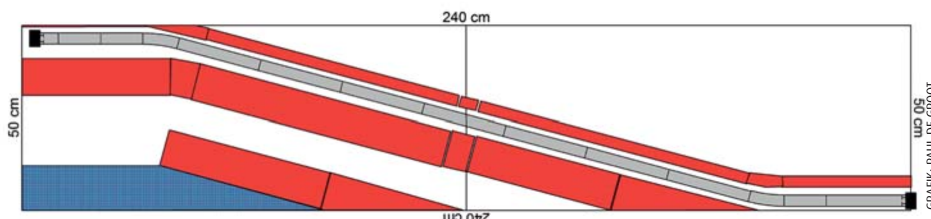


FOTO: WOLFGANG DRICHELT

In klassischer Guckkasten-Manier ist das Diorama aufgebaut. Bei diesem Anblick sucht man vergeblich nach der Modelleisenbahn.



Stellprobe für die erste Idee: Die JoWi-Halbreliefhäuser erwiesen sich als zu hoch.

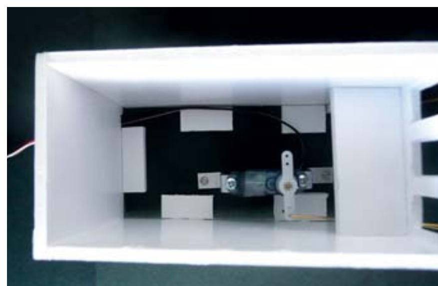


GRAFIK: PAUL DE GROOT

Hafen (blau), Häuserzeilen (rot) und das grau eingezeichnete Gleis für den Pendelzug: Der Überblick ist schnell gewonnen. Hinter der dritten Häuserzeile liegt die Hintergrundkulisse.



Bestimmung der richtigen Dimensionen mit Schienenbus und Klötzen aus Fotokarton.



Erste Versuche mit den Mini-Servos: Die Mechanik passt in die kleinste Hütte.



Vor der Montage der Häuser werden die Proportionen und die Anordnung überprüft.





Die Modelle der „Tuk-Tuks“ entstanden im 3D-Drucker. Erst der zweite Entwurf war zufriedenstellend.

stift wurden die Konturen der Häuser auf die Platten gezeichnet. Im Sortiment von Auhagen fand ich passende Fenster und Türen. Deren Größen habe ich auch auf die Schaumplatten übertragen. Mit Lineal und Hobbymesser konnte ich dann alle Öffnungen, auch die großen für die Läden auf der Gleisseite, ausschneiden. Mit einer Spachtelmasse von Stangel wurde der Putz aufgebracht. Nach dem Trocknen wurden die Fenster mit Alleskleber montiert und mit Glas und Vorhängen versehen. Dann wurden die Häuser gealtert, und es kamen die unterhalb der Dächer verlaufenden Stromleitungen hinzu. Viele Häuser erhielten ein gedrucktes Karton-Dach. Bei „ScaleScenes“ im Internet kann man passende PDF-Dateien kaufen und dann selbst ausdrucken.

Nun warteten die Markisen: Vieles habe ich versucht, um einen schönen Effekt zu erzielen. Letztendlich fand ich, wieder im Künstlerbedarf, ein besonderes Papier: sogenanntes Washi- oder Japan-Papier. Es ist sehr flexibel und kann mit Alleskleber an den Wänden und auch auf Messing geklebt werden. Doch wie würden sich die Markisen bewegen lassen? Dafür kamen nur Servos in Frage. Ich fand die Mini-Servos bei Uhlenbrock und kaufte für die komplette Steuerung der Markisen gleich 64 Stück. Später kamen noch fünf als Ersatz dazu, für den Fall, dass während einer Ausstellung etwas kaputtgehen sollte.

Zunächst baute ich einen Prototyp: Auf beiden Seiten der Ladenöffnung wurden unten zwei kleine Messingrohre montiert, und aus 0,8-mm-Messingdraht bohrte ich einen Bügel, der mit den beiden unteren Enden in die Rohre gesteckt wurde. Mit dem Montagebügel von Uhlenbrock wurde der Servo im Haus montiert und über den mitgelieferten Stahldraht mit dem Markisen-Bügel verbunden. Das funktio-



Nicht weniger als 132 Reed-Kontakte sind für die Pendelzugsteuerung und das Aus- und Einfahren der Markisen genau zum richtigen Zeitpunkt (kurz vor und nach dem fahrenden Zug) notwendig. Sie liegen unterhalb der Straßen-Abdeckung zwischen den Schienen.



Hinter der Hintergrundkulisse sind weitere Servos für die Markisen und die Servo-Steuerung mit „SwitchPilot“-Bausteinen von ESU versteckt. Der Aufwand ist nicht unerheblich.

FOTOS (8): PAUL DE GROOT

nierte prima. Also wurden 32 Servos in die großen Gebäuden eingebaut. Für die Halbreliefhäuser musste ich Löcher durch die Hintergrundkulisse bohren, um dort die anderen 32 Servos montieren zu können. Doch wie sollte ich das alles steuern und die Markisen mit der richtigen Geschwindigkeit bewegen? Nach vielen Tests erwies sich der „SwitchPilot Servo“ von ESU als geeignetste Steuerung. Mit einigen Reed-Kontakten im Gleis und einem Dauermagneten am Triebwagen war das Schalten der Markisen erledigt, dachte ich.

Der Triebwagen soll die Markisen vor sich öffnen und hinter sich wieder schließen. Dann schaltet die Pendelautomatik um und der Zug fährt zurück. Der erste Kontakt wird überfahren und – nein, nicht die letzte Markise schließen, sondern öffnen. Das heißt, ich musste eine zweite Serie Reed-Kontakte einbauen. Ein Freund

Eine komplizierte Steuerung bewegt die Markisen

baute mir eine Schaltung mit bistabilen Relais, an welche die „SwitchPilots“ angeschlossen wurden. Noch einmal vier Reed-Kontakte steuern diese bistabilen Relais. Letztendlich wurden 132 Reed-Kontakte eingebaut und dann jeweils zwei Servos auf die Ausgänge von acht ESU-„SwitchPilots“ gelegt.

Nun gingen tatsächlich alle Markisen zur richtigen Zeit auf und zu. Doch leider gab es noch zwei Problemchen: Als ich nach einigen Tagen wieder eine Probefahrt machte, blieben einige Markisen einfach stehen. Ursache waren zu fest zwischen die Gleise gedrückte Reed-Kontakte, die dadurch den Stickstoff verloren hatten. So mussten neue eingebaut werden. Außerdem erzeugte das gleichzeitige Schalten von 64 Servos hohe Störströme, wodurch einige „SwitchPilots“ kaputtgingen. Als Lösung bekam jeder „SwitchPilot“ einen Ein- und Aus-Schalter. Erst nach vielen Wochen mit Probefahrten funktionierte die Technik.

Dann mussten die Läden eingerichtet werden. Bei Busch, Preiser und Noch gibt es viele Angebote für die Marktgestaltung. Die Tische bekamen unterschiedliche Farben, damit das Ganze fernöstlich aussieht.



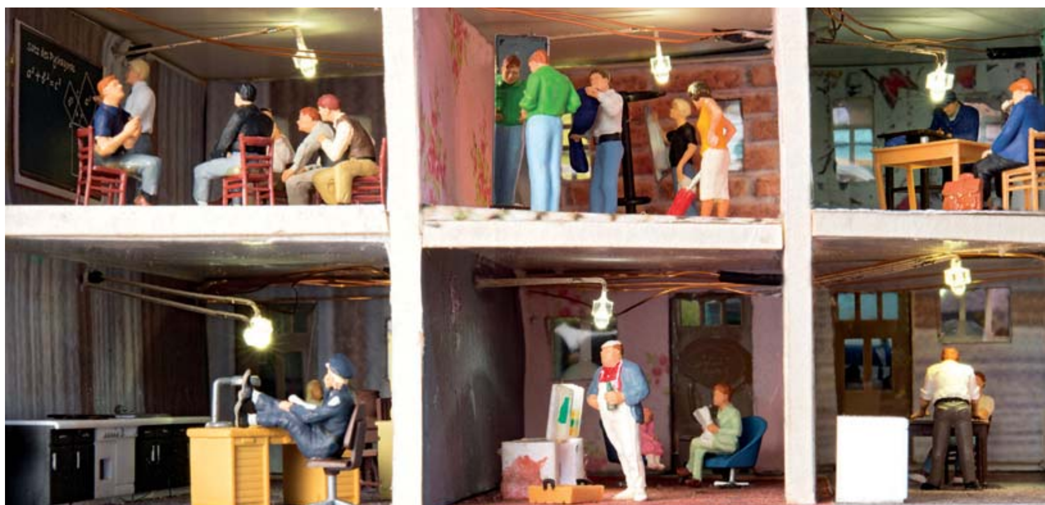
Die abgenommene vordere Häuserzeile gibt den Blick auf die Servos frei, die für das Aus- und Einklappen der Markisen in der zweiten Straße sorgen, in der auch das Bahngleis liegt.

Auch die Blumentöpfe wurden bunt bemalt und bepflanzt, Gemüse und Getränke platziert. Alle Halbreliefgebäude und die schräg zugeschnittenen Häuser am vorderen Anlagenrand bekamen ihre Inneneinrichtung mit Figuren. Da gab es noch ein kleines Problem. Preiser hat wunderschöne Miniatur-Chinesen für ein Reisfeld, aber nicht als Marktverkäufer. Also hieß es den Hut abtrennen und auf andere Figuren kleben. Einige Touristen kamen noch dazu und wieder eine Probefahrt, um zu sehen ob der Triebwagen noch durchpasst. Natürlich war das eine oder andere Detail zu nah an das Gleis geklebt worden.

Am Hafen und in der vorderen Straße läuft auch der Autoverkehr, doch die typischen Fahrzeuge, die thailändischen „Tuk-Tuks“ gab es nirgendwo. Im Internet findet man jedoch genügend Bilder. Ein anderer guter Freund, Ad Antonis, ist 3D-Zeichner. Er konstruierte mir ein Modell in 1:87. Von „Shapeways“ wurde es dann im 3D-Drucker produziert. Leider war die erste Version zu schmal und zu kurz, also musste Ad nochmal an die Arbeit. Nun hieß es: drei Räder drunter, eine Figur und die Beladung hinein, fertig. Das gefiel mir sehr und deshalb kaufte ich gleich einmal 30 Stück. Die 90 dünnen Räder entstanden aus einem 4-mm-Balsaholz-Rundstab. Alle wurden schwarz gefärbt und mit einer silbernen Radkappe versehen. Für einige „Tuk-Tuks“ baute ich aus Balsaholz einen Kofferauf-

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Ausstellungsdiorama**
- **Maße:** 2,5 x 0,5 Meter
- **Erbauer:** Paul de Groot
- **Bauzeit:** 1,5 Jahre
- **Epoche:** V
- **Ausstattung:** Gleislänge 2,5 Meter, 64 Mini-Servos, 132 Reed-Kontakte
- **Fahrbetrieb:** Analog (Viessmann-Pendelzugsteuerung)
- **Rollendes Material:** Walthers


Den Betrachtern von „Mahachai“ wird so schnell nicht langweilig. In vielen Zimmern tut sich etwas, hier völlig jugendfrei.



Der zweite Straßenzug: Hier ist der größte Teil des Marktes angesiedelt. Allerdings sind hier auch Schienen verlegt …



… und tatsächlich: Regelmäßig fährt hier ein Zug durch, sonst wäre Hagen von Ortloff ja auch nicht samt Kamerateam zur Stelle. Ganz knapp an Menschen und Markisen vorbei zuckelt der Budd-Triebwagen in Richtung Endstation.

bau, andere bekamen nur ein Dach über dem Fahrersitz oder wurden mit Balsaholz und Messingdraht als Taxi ausgestattet.

Jetzt fehlte noch der Markt am Hafen. Irgendwo hatte ich eine Zeichnung von einem Shanghai-Sampan, dem typischen kleinen Segelschiff im Maßstab 1:16 gefunden. Auch das hat Ad wieder mit einer 3D-Zeichnung in 1:87 verwandelt. 20 kleine Schiffe lieferte der 3D-Drucker. Alle bekamen einen Mast aus Messingrohr und Segel aus Washi-Papier. Auch hier benutzte ich die China-Figuren von Preiser. Den Hafenuntergrund habe ich erst eingefärbt und dann mit klar trocknendem Alleskleber bestrichen. Die Bugwellen der Schiffe wurden mit NOCH-Wassereffekt nachgebildet und nach dem Trocknen hell gefärbt.

Es fehlten jetzt noch zwei Dinge: die Geräusche und das Licht. Ted Aldewereld (www.avtproducts.com) bietet Dreifach-MP3-Module für jeweils 4 MB Dateigröße für die Soundfiles an, drei Lautsprecher

„Tuk-Tuks" und Sampans aus dem 3D-Drucker

und Adapter werden mitgeliefert. Ich kaufte zwei Stück davon und platzierte eines auf der rechten und eines auf der linken Anlagenseite. Auf vier Module wurden die Geräusche eines Thai-Marktes geladen, auf zwei Module das Horn eines Budd-RDC-Triebwagens. Die Marktgeräusche werden über Momentschalter gesteuert und das Horn über zwei Reed-Kontakte im Gleis, so dass der Triebwagen jeweils am Anfang der Marktstraße ein Signal abgibt.

In die offenen Wohnungen und Geschäfte baute ich LED ein. Diese werden durch Schalter an der Hinterseite der Anlage gesteuert, wo sich auch die Schalter für die „SwitchPilot"-Module und Taster für die Soundmodule befinden. Die letzte Arbeit war die Beleuchtung mit LED-Leisten unter den Deckeln der beiden Segmente. Diese Abdeckung besteht aus leichten 5-mm-Hartschaumplatten und wird mit Magneten gehalten, so dass sie bei Reparaturen leicht abgenommen werden kann. Auch die dunkle Blende vorne wurde in gleicher Weise hergestellt und befestigt.

Nach einigen Probewochen hatte ich beschlossen, die Anlage um 20 Zentimeter zu erhöhen, und sechs quadratische Blöcke gebaut, auf welche die Segment-Stützen gesetzt werden konnten. Nun ließ sich das Diorama optimal präsentieren, und ich war zufrieden. Auf der „modell-hobby-spiel" in Leipzig im Oktober 2015 feierte „Mahachai" seine Premiere und konnte für den MEB fotografiert werden. □

Paul de Groot/abp



FOTOS (8): BAUER-PORTNER

Die Station ist spärlich ausgestattet. Dies ist die einzige Stelle der Anlage, an der die Modellbahn auf wenigen Dezimetern die Hauptrolle spielt. Trotzdem ist alles sehr beeindruckend.

Modelleisenbahn-Gemeinschaft Kerpen-Düren e.V. feiert Jubiläum



Überreichen der Ehrenurkunden an Udo Kuck, Friedhelm Koch, Hans-Günter van Deel, Klaus Wiedemann, Dieter Kempf und Andreas Otterbein (v.l.).

Am 12. März 1996, vor 20 Jahren, trafen sich sieben Modellbahninteressierte zur Gründung der Modelleisenbahn-Gemeinschaft Kerpen/Erft e.V. in der Gaststätte „Tennishalle" in Kerpen. Im Jahr 1986, ein weiteres Jahrzehnt zuvor, organisierten sich die Modelleisenbahnfreunde Düren aus einem Modellbahnkurs an der VHS Düren heraus zu einer Interessengemeinschaft. Beide Vereine haben sich 2013 zur Modelleisenbahn-Gemeinschaft Kerpen-Düren e.V. (MGKD) zusammengeschlossen, um sich künftig gemeinsam ihrem Hobby zu widmen.

Die besonderen Ereignisse waren für die Mitglieder der MGKD und ihre Familien Anlass zu einem gemeinsamen, feierlichen Abendessen am 12. März 2016. In gemütlicher Runde erinnerte der 1. Vorsitzende Dieter Kempf an die Vereinsgründung und an das in den vergangenen 20 Jahren Erreichte. Begonnen hatte es damals mit einem Aushang des Vorsitzenden in einem Spielwarengeschäft in Kerpen, um Mitstreiter für das Hobby Modelleisenbahn zu finden. Daraufhin meldeten sich sechs Interessierte, die sich spontan zu einem ersten Treffen verabredeten. Die Modelleisenbahner der ersten Stunde waren sich schnell darüber einig, eine Modulanlage in der Spurweite H0 bauen zu wollen. Auch ein Thema war schnell gefunden: der Nachbau der schon damals stillgelegten, heimischen Bundesbahnstrecken von Horrem über Kerpen nach Nörvenich und von Mödrath nach Brüggen. Es sprach damals auch nichts dagegen, sich in einem eingetragenen Verein zu organisieren. Die Modelleisenbahn-Gemeinschaft Kerpen/Erft e.V. war geboren. Das erste Domizil war ein Kellerraum im Güterschuppen Horrem, welchen ein Clubmitglied zur Verfügung stellte. Schon drei Jahre später konnten die jetzigen Räumlichkeiten in einem Pavillon der Grundschule Kerpen-Brüggen bezogen werden. In den vergangenen 20 Jahren sind 35 Segmente mit

Buntes Programm im Zschopautal

In diesem Jahr wird das 150-jährige Bestehen der Bahnstrecke von Chemnitz nach Annaberg-Buchholz, die auch als Zschopautalbahn bekannt und eine der schönsten Eisenbahnstrecken in Sachsen ist, begangen. Entlang der malerischen Verbindung feiern die Erzgebirgsbahn, Kommunen und Vereine über das gesamte Jahr hinweg mit zahlreichen Veranstaltungen. Auch die SMV und ihre Mitgliedsvereine der Region sind dabei. Los geht es am 29. Mai 2016 in Scharfenstein, wo mit einem Familienfest und einem interessanten Programm für junge Eisenbahnfreunde dem bevorstehenden Kindertag vorgegriffen wird. Ein Sonderzug bringt Gäste aus den Regionen Schwarzenberg und Zwickau nach Scharfenstein. Am 18. Juni ziehen die Feierlichkeiten weiter flussaufwärts. Dann findet am stilvoll hergerichteten Ensemble des Wolkensteiner Bahnhofs ein großes Bahnhofsfest statt. Höhepunkt ist dort ein Konzert eines Udo-Lindenberg-Doubles, das auch per Sonderzug anreist.

Der Höhepunkt des Festjahres 2016 wird am 2. Juli ein Eisenbahnfest in Cranzahl sein. Am Übergang zwischen Zschopautal- und Fichtelbergbahn werden Sonderzug- und Führerstandsmitfahrten geboten. Einmalig dürften die Schauvorführungen der Rollwagenverladung sein. Und natürlich werden im weitgehend historischen Bahnhof auch Modellbahnen zu bestaunen sein. Die Pressnitztalbahn wird anlässlich des Festes den früheren Eilzug Leipzig – Cranzahl mit authentischen Fahrzeugen und in den originalen Fahrzeiten nachstellen. Fahrkarten sind noch zu haben.

Im zweiten Halbjahr 2016 setzen sich die Feierlichkeiten zum Streckenjubiläum fort. Ein Ausflug ins landschaftlich traumhafte Zschopautal lohnt sich also für Freunde der großen und kleinen Eisenbahnen in diesem Jahr besonders. Weitere Informationen zu den Veranstaltungen gibt es im Internet unter www.smv-aktuell.de.

Lukas Junghanns, SMV



FOTO: RAINER HEINRICH

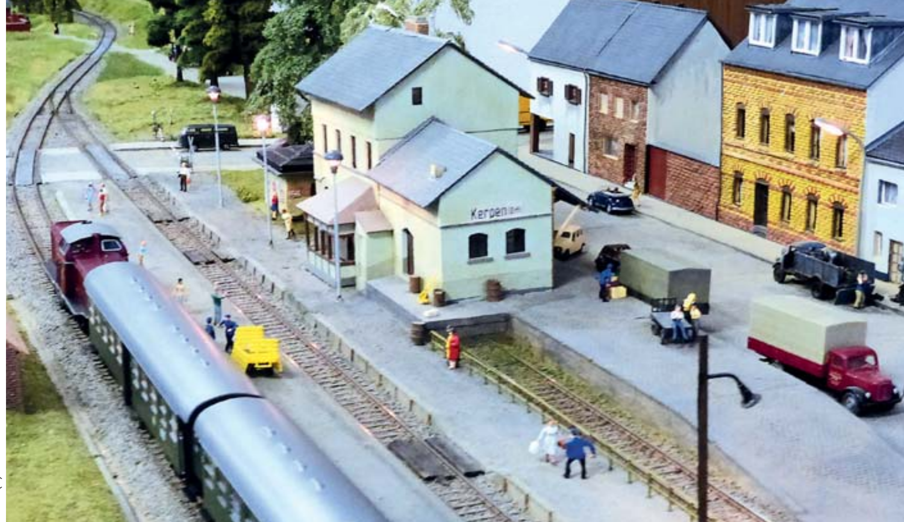
Rückblick: 1991 feierte man in Annaberg-Buchholz mit einer Fahrzeugausstellung „125 Jahre Flöha – Annaberg".

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit, sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

einer Gesamtlänge von rund 35 Metern entstanden.

Seit 2013 hat die Modelleisenbahn-Gemeinschaft Verstärkung durch die Modellbahnfreunde Düren erhalten. Damit erweiterte sich das Anlagenportfolio um eine Segmentanlage der Nenngröße N. Auch bei dieser stand eine ehemalige Bundesbahnstrecke Pate: die „Rurtalbahn" von Düren nach Heimbach, seit 1993 von der Dürener Kreisbahn und heute von der Rurtalbahn GmbH betrieben. Auch auf eine aktive Jugendgruppe sind die Modelleisenbahner stolz. Zurzeit wird in den Räumen der Europaschule in Kerpen an einer nach Ideen der Jugendlichen gestalteten Segmentanlage der Spurweite 0e gebaut.

In der Region um Kerpen sowie überregional hat sich die Modelleisenbahn-Gemeinschaft durch zahlreiche Ausstellungen einen guten Namen gemacht. Insbesondere der alljährlich Anfang November stattfindende Eisenbahntag in der Erfthalle in Kerpen ist über die Grenzen der Region



FOTOS (2): BDEF

Zur großen H0-Modulanlage der Modelleisenbahn-Gemeinschaft Kerpen-Düren gehört eine Nachbildung des Bahnhofs Kerpen.

hinaus bekannt und ein fester Termin bei den Modelleisenbahnern.

Im Anschluss an einen Rückblick von den Anfängen bis in die Gegenwart würdigte der Vorstand die sechs Gründungsmitglieder, welche dem Verein bis heute treu blieben, mit einer Ehrenurkunde.

Die Modelleisenbahn-Gemeinschaft Kerpen-Düren e.V. freut sich sehr über neue Mitglieder oder einfach nur Gäste, die über das Hobby Modelleisenbahn fachsimpeln möchten. Dazu besteht an den Clubabenden jeweils dienstags und mittwochs von 18 bis 21 Uhr in der Albert-Schweitzer-Grundschule Kerpen im Rodderweg ausreichend Gelegenheit. Die Jugendlichen treffen sich jeden Freitag von 16 bis 17 Uhr in der Europaschule Kerpen, Phillip-Schneider-Straße. Weitere Informationen finden sich im Internet unter www.mgkerpen-dueren.de.

MGKD via Pressereferat BDEF

VORBILD

Bis Fr 13.05.

- Ausstellung zu den Backnanger Bahnhofsgebäuden in der Helferhaus-Galerie, Stiftshof 8, 71522 Backnang, Di bis Fr 17 bis 19 Uhr, Samstag, Sonntag und an Feiertagen 14 bis 19 Uhr, Tel. (07191) 340700, www.heimatundkunstverein-backnang.de.

Bis Sa 11.06.

- Fotografieausstellung von Hendrik Bloem: Maschine und Mensch - Auf der Dampflokomotive, Touristikhaus Hoheweg 1, 26434 Wangerland-Hooksiel, werktägl. 9 bis 16 Uhr, Sa 9 bis 13 Uhr, So 10 bis 12 Uhr, Tel. (04425) 1038.

Sa 14.05.

- Mit 18 201 von Berlin-Ostbahnhof nach Prag mit Kulturprogramm, Tel. (0371) 2731697, www.zugparty.de.
- Mit 119 158 von Berlin zum Schmiedefest am Rennsteig, Dampflokfreunde Berlin e.V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

Sa 14.05. und So 15.05.

- Mit der Eisenbahn in den grünen Pfingstwald ab Bruchhausen-Vilsen, DEV, Tel. (04252) 9300-21, www.museumseisenbahn.de.
- Pfingstfahrten mit der Schmalspurbahn zur Schoko-Käfersuche nach Hollige West, Tel. (05161) 5038574, www.boehmetal-kleinbahn.de.
- Schmiedefeuer am Bahnhof Rennsteig mit Pendelfahrten, Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V., Tel. (03677) 4640426, www.rennsteigbahn.de.
- Dampf-Betrieb zwischen Nördlingen und Gunzenhausen, Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Tel. (09083) 340, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.

Sa 14.05. und Mo 16.05.

- Fahrtage bei der Wisentatalbahn zwischen Schönberg und Schleiz West, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

So 15.05.

- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
- Fahrtag auf der Strecke Lüneburg – Bleckede, Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Lüner Damm 26, 21337 Lüneburg, Tel. (04131) 851801, www.heide-express.de.
- Elektrische Buckower Kleinbahn fährt zwischen Müncheberg und Buckow zwischen 9.20 und 17.50 Uhr, Tel. (030) 9357406, www.buckower-kleinbahn.de.
- Schienenbusfahrten mit VT 98 zwischen Rinteln und Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.

So 15.05. und Mo 16.05.

- Bahnhofsfest bei der Museumsbahn Schönheide e.V., Lokschuppen, 08304 Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.
- Dampfbetrieb auf der Brohltalbahn, Tel. (02636) 80303, www.vulkanexpress.de.
- Kuckucksbähnel fährt ab Neustadt ins Elmsteiner Tal, Telefon von Dienstag bis Freitag (06321) 30390, www.pfalzbahnmuseum.de.

Sa 21.05.

- Sonderzug u. a. mit 351019 ab Cottbus nach Prag, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Auf Güterzuggleisen in Chemnitz und Zwickau unterwegs, diverse Fotohalte geplant, ab Chemnitz Hbf, Tel. 0160 97472831, www.museumsferkel.de.

Sa 21.05. und So 22.05.

- Geburtstagsdampf mit Lok 4, Niki+Frank S, Lok 5 und Arthur Koppel, Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., Postdamm 166, 33334 Gütersloh, Tel. (05241) 68466, www.dkbm.de.
- WCd-Schmalspurfestival in Carlsfeld mit Gastlok 99 590, Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen, Tel. (037755) 698981, www.fhwe.de.

So 22.05.

- Internationaler Museumstag im DB-Museum Koblenz, BSW-Gruppe zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge, Schönbornsluster Str. 3, 56070 Koblenz, Tel. (0261) 3961339, www.db-museum-koblenz.de.

Sa 28.05.

- Industriehafenrundfahrt Mannheim, Historische Eisenbahn Mannheim e.V., Tel. (0621) 4825374, www.historische-eisenbahn-ma.de.
- Fahrtag bei der Wisentatalbahn zwischen Schönberg und Schleiz West, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Schienenbusrundfahrt über Nebenbahnen im Westerwald ab Hagen u. Köln, DGEG-Bahnreisen GmbH, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

Sa 28.05. und So 29.05.

- Weimarer Eisenbahnfest, Thüringer Eisenbahnverein e.V., Tel. 0177 2406266, www.thueringer-eisenbahnverein.de.
- Dampfbetrieb auf der Brohltalbahn, Tel. (02636) 80303, www.vulkanexpress.de.
- Die elektrische Buckower Kleinbahn fährt zwischen Müncheberg und Buckow zwischen 9.20 und 17.50 Uhr, Tel. (030) 9357406, www.buckower-kleinbahn.de.
- Fahrten auf der Erzgebirgischen Aussichtsbahn Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg mit Ferkeltaxe, Tel. (03733) 18800-0, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de.

So 29.05.

- Fahrt zum Bahnhofsfest nach Scharfenstein ab Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz mit 86 333, Tel. (03774) 760760, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Führerstandsmitfahrten, eine Fahrzeugausstellung und Schauarbeiten in der Werkstatt sind nur einige Höhepunke der ersten Museumsnacht im Eisenbahnmuseum Arnstadt am 11. Juni 2016, Tel. (03628) 584849, www.ebm-arnstadt.de.

- Kuckucksbähnel fährt ab Neustadt ins Elmsteiner Tal, Tel. Di bis Fr (06321) 30390, www.pfalzbahnmuseum.de.

Mi 01.06.

- Fahrtag beim Vulkan-Express, Tel. (02636) 80303, www.vulkanexpress.de.
- Diavortrag „40 Jahre Eisenbahnmuseum Darmstadt", Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Tel. (06151) 376401, www.bahnwelt.de.

Sa 04.06.

- Mansfelder Bergwerksbahn fährt zwischen Benndorf und Hettstedt-Kupferkammerhütte, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.
- Mit 01 150 ab Stuttgart ins Mittelrheintal und zur Brohltalbahn, UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.
- Fahrtag im Feldbahn-Museum 500 e.V. in 90453 Nürnberg, Drahtzieherstr. 32, 9 bis 16.30 Uhr, Tel. (0911) 6802200, Anmeldung erforderlich, www.feldbahn500.de.
- Fahrt zum R.SA-Festival nach Schwarzenberg ab Löbau mit Diesellok, Tel. (03585) 219600, www.osef.de.

Sa 04.06. und So 05.06.

- Großes Lokschuppenfest im Bahnbetriebswerk, Museumseisenbahn Hanau, Friedensstraße 18, 63526 Erlensee, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de.
- Fahrtag bei der Pollo-Museumsbahn zwischen Mesendorf und Lindenberg mit Diesellok, Tel. 0172 3020868, www.pollo.de.
- Kappeler Straßenbahnfest in 09116 Chemnitz, Zwickauer Straße 164, jeweils 10 bis 18 Uhr, Tel. (0371) 4006060, www.strassenbahn-chemnitz.de.

So 05.06.

- Wiederinbetriebnahme V 36 406, DER-Reisebüro Frankfurt am Main, im Hauptbahnhof, 60329 Frankfurt, Tel. (069) 230911, www.frankfurt-historischeeisenbahn.de.
- Rundfahrt um Berlin mit 528131, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
- Alb-Bähnle zwischen Amstetten und Oppingen fährt mit Dampf, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Fahrtag bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., Postdamm 166, 33334 Gütersloh, Tel. (05241) 68466, www.dkbm.de.
- Die elektrische Buckower Kleinbahn fährt zwischen Müncheberg und Buckow zwischen 9.20 und 17.50 Uhr, Tel. (030) 9357406, www.buckower-kleinbahn.de.

● Auf der Schiene „Woody Guthrie", Kultur an ungewöhnlichen Orten Beginn: 14 Uhr, Einlass: 13.30 Uhr, Tel. (0621) 101011, www.historische-eisenbahn-ma.de.

Mo 06.06. bis Sa 11.06.
● 60 Jahre V 200: Jubiläumsrundreise durch Norddeutschland, Museumseisenbahn Hamm, Betriebswerk Hamm Süd, Tel. (02922) 6458, www.museumseisenbahn-hamm.de.

Fr 10.06.16:
● Dampfzug um das Gleisdreieck Vienenburg – Bad Harzburg – Goslar, Verein zur Förderung des Eisenbahnmuseums in Vienenburg VEV e.V., Tel. (05321) 63710, www.eisenbahnmuseum-vienenburg.de.

Sa 11.06.
● Spargel-Express: Lengerich – Osnabrück – Gütersloh – Bad Laer, Eisenbahn-Tradition e.V., Tel: 0173 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.
● Dampfzug ab Vienenburg nach Einbeck Mitte, Verein zur Förderung des Eisenbahnmuseums in Vienenburg VEV e.V., Tel. (05321) 63710, www.eisenbahnmuseum-vienenburg.de.
● Erste Museumsnacht im Bahnbetriebswerk Arnstadt, 18 bis 1 Uhr, Tel. (03628) 584849, www.ebm-arnstadt.de.
● Fahrtag bei der Wisentatalbahn zwischen Schönberg und Schleiz West, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

Sa 11.06. und So 12.06.
● Sonderverkehr auf der Heide-Bahn Lutherstadt-Wittenberg – Eilenburg, Tel. 0172 9476750, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.

So 12.06.
● Schienenbustreffen mit VT 98, MAN-Schienenbus und Wismarer Schienenbus im Hönnetal, Tel. (0231) 3950401, www.efhoennetal.de.
● Fahrt ab Bielefeld zum Schienenbustag im Hönnetal, Tel. (0521) 3274601, www.osningbahn.de.
● Hoffest der IG Hirzbergbahn e. V. Friedensstraße 16, 99887 Georgenthal (Thüringen), Tel. 0174 5297162, www.hirzbergbahn.info.
● Kuckucksbähnel fährt ab Neustadt ins Elmsteiner Tal, Tel. Di bis Fr (06321) 30390, www.pfalzbahnmuseum.de.

Sa 18.06.
● Bahnhofsfest Wolkenstein, Tel. (037343) 808037, www.pressnitztalbahn.de.
● Fahrt zum Bw-Fest nach Luzna ab Chemnitz mit 86 333 und 112 565, Tel. (03774) 760760, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
● Fahrt zum Bw-Fest nach Luzna ab Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz mit 107 018, Tel. (03774) 760760, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
● Sonderfahrt von Berlin nach Zinnowitz, Dampflokfreunde Berlin e.V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
● Ins fränkische Bier- und Blumenparadies ab Schwarzenberg, Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., Tel. (0371) 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
● Franken-Express ab Nürnberg nach Aschaffenburg mit 528195, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
● Mansfelder Bergwerksbahn fährt zwischen Benndorf und Hettstedt-Kupferkammerhütte, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 18.06. und So 19.06.
● Großes Sommerfest im DB-Museum Koblenz, BSW-Gruppe zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge, Tel. (0261) 3961339, www.db-museum-koblenz.de.

So 19.06.
● Schienenbusfahrten mit VT 98 zwischen Rinteln und Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
● Sonderzug ab Frankfurt Süd zum DB-Museum Koblenz, DER-Reisebüro Frankfurt am Main, Im Hbf, 60329 Frankfurt, Tel. (069) 230911, www.frankfurt-historischeeisenbahn.de.
● Sonderzug ab Tübingen über Plochingen, Ulm zum Öchsle, Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen (Auswahl):

14.05.	15.00 Uhr im SWR: Schweden: Bahnen, Gruben, Einsamkeit
17.05.	14.15 Uhr im SWR: Nostalgie Glacier Express
17.05.	14.45 Uhr im SWR: Von Sizilien nach Lappland
17.05.	15.15 Uhr im SWR: Mit dem Zug durch Südengland
18.05.	14.15 Uhr im SWR: Modellbahnausstellung Stuttgart 1995
18.05.	14.45 Uhr im SWR: Das selige Modellbahnlächeln
19.05.	14.15 Uhr im SWR: 150 Jahre Schwäbische Eisenbahn
19.05.	14.45 Uhr im SWR: Neubeginn auf der Schwäbischen Alb
20.05.	14.15 Uhr im SWR: Jagsttalbahn
20.05.	14.45 Uhr im SWR: 25 Jahre Eisenbahnfreunde Zollernbahn
21.05.	15.00 Uhr im SWR: Der Pinienzapfenzug durch die Provence
23.05.	14.15 Uhr im SWR: 100 Jahre Tram in Basel
23.05.	14.45 Uhr im SWR: 20 Jahre Sauschwänzle-Museumsbahn
25.05.	14.15 Uhr im SWR: Park- und Gartenbahnen
25.05.	14.45 Uhr im SWR: Garten und Parkbahnen im Schwabenland
27.05.	14.15 Uhr im SWR: 175 Jahre Eisenbahnen in England
27.05.	14.45 Uhr im SWR: 200 Jahre Dampfeisenbahn in Leeds
28.05.	15.00 Uhr im SWR: Eine Reise ins Schmalspurparadies Wales
30.05.	14.15 Uhr im SWR: Die DB damals
30.05.	14.45 Uhr im SWR: Jütland-Express
31.05.	14.15 Uhr im SWR: Glück auf, kleine Bahn
31.05.	14.45 Uhr im SWR: Der Bummelzug von Abreschviller
04.06.	15.00 Uhr im SWR: Das Molli-Dampfvergnügen auf 900 mm

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

MODELLBAHN

Sa 14.05.
● Tag der offenen Tür, IG Spur I e.V., Siegfriedstraße 66-70, 10365 Berlin, Tel. (030) 6638556.

Sa 14.05. und So 15.05.
● MEC Pfingstfest in 42283 Wuppertal-Barmen im und am Clubheim, Eschenstraße 81, Tel. (0202) 708677, www.mec-wuppertal.de.

Sa 21.05. und So 22.05.
● Ausstellung in Hamburg-Bergedorf, Sporthallen der Gewerbeschulen am Ladenbeker Furtweg 178, S-Bahn Haltestelle Nettelnburg, jeweils 10 bis 17 Uhr, Terl. 0176 32079642, www.mef-hamburg-walddoerfer.de.
● Ausstellung in 35745 Herborn, Anbau DB-Stellwerk, 12 bis 18 Uhr, MEC Dill, Tel. (02775) 1835, (auch 24, 26., und 28.05.2016).

Sa 28.05. und So 29.05.
● Modellbau am Wasserturm in 89415 Lauingen bei Dillingen (Donau), Dampfzugfahrten und Spur-I-Ausstellung, Tel. (09072) 922670, www.eepark.de.
● Ausstellung in 99423 Weimar, Vereinsräume der TT-Modellbahnfreunde, Eduard-Rosenthal-Straße 47, jeweils 10 bis 17 Uhr, Tel. (03643) 403446, www.tt-modellbahn-weimar.de.
● Ausstellung in 12627 Berlin-Hellersdorf, Stollberger Strasse 49, jeweils 10 bis 18 Uhr, Tel. 0172 8630810, www.ig-modellbahn-hellersdorf.de.

Sa 04.06. und So 05.06.
● Kleine Straßenbahn - ganz groß: 150 Jahre Straßenbahn in Hamburg und Schleswig-Holstein im Kuturlokschuppen 25437 Neumünster, Brückenstraße, Sa 10 bis 18 Uhr, So 11 bis 17 Uhr, www.kleinebahnganzgross.de.
● Ausstellung in 98574 Schmalkalden, Kanonenweg 14, Freikirchlich Evangelisches Gemeindezentrum, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. 0151 50426516, www.mec-mittel-schmalkalden.de.

So 05.06.
● 30 Jahre Eisenbahnfreunde Kahlgrund und Signalfest von 10 bis 18 Uhr, Vereinsheim am Sportgelände 5, 63825 Schöllkrippen, Tel.(06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Sa 11.06.
● Museumsfest 60 Jahre Sammlung der Familie Frey mit Neueröffnung des Stellwerksraums und Autogrammstunde mit Hagen von Ortloff, 11 bis 17 Uhr, Arno-Förster-Straße 6, 02782 Seifhennersdorf, Tel. (03586) 404825.

So 12.06.
● Marktsonntag in 82291 Mammendorf, Piko-Modelleisenbahn-Vorführung im Keser Einrichtungshaus, Eichenstraße 17, Tel. (08145) 9972511, www.modelleisenbahnen-keser.de.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28, gültig ab 01.01.2016. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

ROCO ▶ SYLT-SHUTTLE-218 DER DB AG FÜR H0-AUTOZÜGE



Das bekanntermaßen gute Modell der Baureihe 218 von Roco ist nun auch in einer verkehrsroten Variante der DB AutoZug erhältlich. Die Diesellok mit der Nummer 218 220 befördert beim Vorbild die Autozüge des Sylt-Shuttle von Niebüll aus nach Westerland. Meist sind dabei zwei Maschinen in Doppeltraktion unterwegs. Das Modell gibt eine 218 der späten Epoche V authentisch wieder. Die Lok ist schon gemäß dem noch immer gültigen Markenauftritt der DB AG dekoriert, trägt aber noch keine zwölfstellige UIC-Triebfahrzeugnummer. Sämtliche spezifischen Details des Vorbildes wurden von Roco auch bei der Modellumsetzung berücksichtigt. ***Bestellnummer: 73729; Preis: 229 €***

DONNERBÜCHSE/TILLIG ▶ SILBERLING-PROTOTYPEN FÜR TT



Von Tillig stammt das Dreierset mit den grün lackierten Silberling-Prototypen der Bauarten Bn 719, ABn 703 und BPw4nf. Der Kölner Händler „Donnerbüchse" vertreibt diese Epoche-III-Wagen derzeit exklusiv. Diese Baumusterfahrzeuge der offiziell als n-Wagen bezeichneten Silberlinge besaßen noch keinen Nirosta-Aufbau, sondern einen Wagenkasten aus herkömmlichem Stahlblech. Die Modelle sind nur in streng limitierter Auflage erhältlich.
Bestellnummer: 501436; Preis: 159 €

ARNOLD ▶ SBB-TRAXX IN 1:160

Arnold liefert nun ein Modell der Re 484 021 „Gottardo" an den Fachhandel aus. Das Vorbild, eine Mehrsystemlok aus der TRAXX-Familie von Bombardier, fährt für die schweizerische SBB Cargo Güterzüge. Vorsicht ist bei den eher groben Stromabnehmern geboten, sie sind leider nicht sehr stabil auf dem Dach befestigt.
Bestellnummer: HN2326; Preis: 199,90 €



TRAIN LINE ▶ HSB-TRADITIONSWAGEN



FOTO: HENDRIK HAUSCHILD

Vom noch recht jungen Gartenbahn-Hersteller Train Line werden derzeit die Traditionswagen der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) an den Fachhandel ausgeliefert. Dabei sind gleich vier deutlich unterschiedliche Modelle entwickelt worden, so dass sich ein kompletter HSB-Traditionszug bilden lässt. Unser Bild zeigt den Wagen mit der Nummer 900-456. Das 1:22,5-Modell ist eine überzeugende Nachbildung seines Vorbilds, wird aber auch den Ansprüchen des Gartenbahnbetriebs gerecht.
Bestellnummer: TL 3630700; Preis: 249 €

LILIPUT ▶ N-KESSELWAGEN UND H0-BEHÄLTERTRAGWAGEN

Neue Varianten der vierachsigen Einheitskesselwagen liefert Liliput an die Anhänger der Spur N aus. Beide Modelle gehören der Epoche III an und entsprechen durchweg dem sehr hohen Niveau, welches bei Neukonstruktionen auch im Maßstab 1:160 mittlerweile erreicht wird. Der dunkelgrüne Wagen mit 480 Hektolitern Tankinhalt läuft für die Deutsche Erdöl AG (DEA), während der größere, dunkelgraue Wagen mit 630 Hektolitern Kesselvolumen bei der British Petroleum (BP) eingestellt ist. Für H0 erscheint eine weitere Ausführung des sowohl in preislicher als auch modelltechnischer Hinsicht schon viel kritisierten BTms 55.



Vier so genannte pa-Behälter für Bier hat der H0-BTms 55 geladen.



Die neuen Kesselwagen der Einheitsbauart laufen für BP und DEA.

Die aktuelle Version des Tragwagens ist mit pa-Flüssigkeitsbehältern der Dortmunder Union-Brauerei beladen, die ansprechend bedruckt sind.

DEA-Wagen: L265964; Preis: 53 €
BP-Wagen: L265984; Preis: 53 €
BTms 55: L235121; Preis: 99,90 €

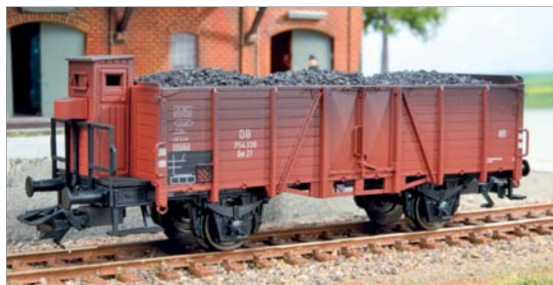
MÄRKLIN ▶ GLEISBAUZUG-V 200 MIT ANHANG FÜR H0

Das bekannte H0-Modell der DB-Baureihe 221 von Märklin erscheint nun in einer neuen Farbvariante als Lok des privaten Güterverkehrsdienstleisters RTS, einem Tochterunternehmen der Baufirma Swietelsky. Die RTS-Lackierung in Silber, Orange und Dunkelgrau ist samt Beschriftung makellos ausgefallen. UIC-Steckdosen und Hochleistungspuffer wurden als Formänderungen umgesetzt, die Griffe entsprechen dagegen nicht ganz dem Original. Das mfx-Modell wartet mit zahlreichen digital abrufbaren Soundfunktionen auf. Leider entspricht das Modell-Spitzenlicht nicht der LED-Umbauversion des Vorbildes. Ebenfalls für die Epoche VI gibt es ein neues Dreierset mit Faccns-Schüttgutwagen der Havelländischen Eisenbahn. Diese Modelle stammen aus dem Tillig-Sortiment. Göppinger Eigenentwicklungen sind der H0-Behältertragwagen Lbgjs 598 für die Epoche IV, beladen mit fünf Weihenstephan-pa-Behältern, und der mit echter Kohle beladene 0m 21 mit Bremserbühne. Dieser entspricht dem Zustand der Epoche III bei der Deutschen Bundesbahn.

RTS-V 200: 37822; Preis: 349,99 €
Schüttgut-Set: 45805; Preis: 164,99 €
Behältertragw.: 48535; Preis: 59,99 €
0m 21: 46027; Preis: 32,99 €



Auch der Lbgjs 598 von Märklin befördert Behälter mit Gerstensaft.



Mit Kohlenladung und leichter Alterung kommt der 0m 21 daher.



221 134 der Swietelsky Rail Transport Service GmbH (RTS) für den Maßstab 1:87.



Von Sachsen nach Schwaben: Schüttgutwagen für H0.

TILLIG ▶ KAFFEE-SILOWAGEN IN TT

Weltgrößte Kaffee-Kapsel und noch dazu mobil: Die französischen Nescafé-Silowagen zum Transport von Kaffeebohnen sind kein Produkt der Modellbahner-Fantasie. Freunde des Maßstabes 1:120 können sich nun dank Tillig an einem Modell dieser Epoche-VI-Spezialwagen erfreuen, welches allerdings auf einer anderen Bauart als der des konkreten Vorbilds basiert. Das pechschwarze Fahrzeug ist gut detailliert und lupenrein bedruckt.
Bestellnummer: 18253; Preis: 44,90 €



BUSCH ▶ OST-TRAKTOREN UND WEST-OLDTIMER IM MASSSTAB 1:87



DDR-Landwirte freuen sich über den Belarus MTS-80 im Maßstab 1:87.



Mit neu entwickelten Anbaugeräten: Kramer und Fortschritt für H0.

Inzwischen ist Bewegung in den noch vor wenigen Jahren recht stiefmütterlich behandelten Markt für H0-Traktorenmodelle nach osteuropäischen Vorbildern gekommen: Busch wartet nun mit dem Belarus MTS-80 als Neuheit auf. Dieser Schlepper aus den 1970er-Jahren fand auch in den Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften der DDR große Verbreitung. Das neue Modell in Orange entspricht der Linie der anderen Traktoren aus dem Hause Busch, kann also uneingeschränkt empfohlen werden. Schon länger im Sortiment findet sich der Kramer KL 11, der nun eine Bandsäge mit sich herumschleppt. Am Fortschritt ZT 323-A/M ist der passende Schwergrubber B 365 montiert. Neue Pkw-Varianten gibt es auch. Fast so schön wie das Original ist die Hebmüller-Cabrio-Version des VW Käfer in grüner Mehrfarbtonlackierung. Der „große" VW Karmann Ghia Typ 34 in kräftigem Rot und der Elektrobus DKW 3=6 in Blaugrau entsprechen allerdings nicht mehr ganz den heutigen Ansprüchen an Automodelle.
Belarus-Traktor: 51300; Preis: 17,99 €



H0-Oldtimer-Parade mit Käfer Cabrio, Karmann Ghia und DKW-Bus.

Kramer KL 11: 40069; Preis: 24,99 €
Fortschritt: 50415; Preis: 28,99 €
Käfer Cabrio: 46714; Preis: 11,49 €
Karmann Ghia: 45800; Preis: 10,99 €
DKW 3=6: 40925; Preis: 9,99 €

LEMKE ▶ VW-T3-TRANSPORTER FÜR SPUR N

Straßenprägend waren die Kleinbusse und Transporter von Volkswagen bis zur Generation T3 – schließlich gab es nur wenige Alternativen. Viele N-Bahner dürften deshalb schon sehnlichst auf die neuen Modelle des T3 von Lemke-MINIS gewartet haben. Das Vehikel erscheint gleich in allen denkbaren Variationen: als Bus, Kastenwagen, mit Pritsche/Planenaufbau und als kombinierte Doka-Version. Nicht nur das Modell selbst, auch die authentische Farbpalette weiß zu gefallen.
Bestellnummer: LC4301 - LC4321; Preis: (je nach Ausführung) 9,95 - 10,95 €



WIKING ▶ LKW, POLIZEI UND SURFMOBIL IN H0

Sommerliche Gefühle kommen bei der Betrachtung des Volkswagen T1 als orange-weißes Surfmobil auf. Das Modell entspricht der Doka-Version (Doppelkabine mit Pritsche) des Vorbilds und ist liebevoll mit einem Surfer-Motiv bedruckt. Natürlich fehlt auch das zum Wellenreitvergnügen benötigte Brett auf dem Dach nicht. Erhältlich ist der H0-Bulli in diesem Outfit nur in ausgewählten VEDES- und Spielzeug-Ring-Fachgeschäften. Für den harten Alltagsverkehr hingegen ist der Actros-Hängerzug von Mercedes gedacht, der für die bekannte Spedition Hansetrans unterwegs ist. Den kleineren MB Arocs gibt es neu als Dreiseitenkipper oder als Vierachser mit Meiler-Muldenkipperaufbau. Modellpolizisten des Maßstabs 1:87 erhalten mit dem im aktuellen Blau-Silber lackierten VW Touareg ein neues Einsatzfahrzeug. Noch aus der grün-weißen Epoche stammen dagegen der VW T2 als Polizeibus und der schicke Porsche 914 der Autobahnpolizei Nordrhein-Westfalens.

Surfmobil: 078957; Preis: 26,99 €
Hansetrans: 057311; Preis: 29,99 €
Dreiseitenk.: 067849; Preis: 26,99 €
Muldenk.: 067449; Preis: 32,99 €
VW Touareg: 010449; Preis: 16,99 €
VW Bus T1: 086439; Preis: 11,99 €
Porsche 914: 086437; Preis: 12,99 €



„Vamos a la playa“ mit Bulli.



MB-Actros-Hängerzug, unterwegs für die große Spedition Hansetrans.


Arocs-Lkw von MB als Dreiseitenkipper (links) und Muldenkipper mit doppelter Vorderachse.



Einsatz für VW Touareg, VW T2 und den Porsche 914 der Polizei NRW.

HERPA ▶ GROSS UND SCHNELL IM MASSSTAB 1:87

Auch aus Dietenhofen gibt es Neues zu vermelden: Die Borgward Isabella erscheint als schwarzes Taxi der 60er-Jahre. Modellbahner mit Faible für DDR-Sujets spricht die kleine Simson KR 51/1 in Orange an. Weitere Neuheiten: flotter silberner Porsche 911 4S, VW T1 als BP-Werksfahrzeug und klassisch schwarzer VW Tiguan.

Borgward-Taxi: 092302; Preis: 15 €
Porsche 911: 038638; Preis: 14,50 €
Simson: 053136-003; Preis: 10,50 €
VW T1 „BP“: 092166; Preis: 8,95 €,
VW Tiguan: 028608; Preis: 13,50 €


Welches Vehikel würden Sie wählen? Alle drei sind jedenfalls bestens gelungene Herpa-H0-Modelle.


Nicht ganz so gut wirkt der VW T1 in H0, der VW Tiguan hingegen besticht mit feiner Detaillierung.

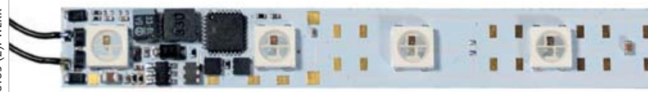
AMW ▶ DIGITAL STEUERBARE RGB-LED-LICHTLEISTE

Mit Hilfe von sage und schreibe 17 Prozessoren wird die neue LED-Lichtleiste von „Arnold's Modell Web“ (AMW) gesteuert. Auf ihr sind 16 RGB-Leuchtdioden verbaut, deren Farbe und Helligkeit sich individuell einstellen lassen. Zudem sind verschiedene Gimmicks wie etwa eine Flackerlichtschaltung zur Simulation von Leuchtstoffröhren über eine Digitalzentrale programmierbar.

Zu bestellen im Internet unter www.amw.huebsch.at; Preis: 30 € pro Leiste



FOTOS (2): WERK


Vielseitig kann die LED-Lichtleiste von AMW aus Österreich eingesetzt werden, die einen hochwertigen und gut verarbeiteten Eindruck macht.

UHLENBROCK ▶ MODELLBAHN-STELLPULT

Das neue „Track-Control Basis-Set Analog" enthält alle Bauteile, die man zum Aufbau eines kleinen Spurplan-Drucktastenstellpultes benötigt. Es basiert auf einer digitalen Signalverarbeitung im Stellpult beziehungsweise im „LocoNet"-Analogschaltmodul. Weichen und Signale werden analog angesteuert. Aufbau und Anschluss des Stellpultes gestalten sich recht einfach.

Bestellnummer: 69030 (Basis-Set, Teile auch einzeln erhältlich); Preis: 299 €



MEINUNG DES MONATS ▶ DER PREIS IST HEISS



Rot war das Muster der Baureihe 614, welches auf der diesjährigen Spielwarenmesse als H0-Neuheit ausgestellt worden war. Rot sahen aber auch viele interessierte Modellbahner angesichts der Vorbestellpreise, die Liliput für seine Neuheiten aufrief. Folge: Bestell- und Kaufzurückhaltung. Ja, die Modellbahn ist ein teures Hobby. Man kann es als Hersteller aber durchaus übertreiben, gerade wenn die notwendige Begründung für die Preiserhöhung ausbleibt. Nun wurde der Preisrahmen wieder nach unten korrigiert – ein Schritt in die richtige Richtung. *ba*

Kurz vor der Auslieferung stehen die V 60-Modelle von KM 1. Ein gealtertes Prachtexemplar steht vor dem Lokschuppen Gerstetten in 1:32.

INTERMODELLBAU 2016

Das Non-Plus-Ultra

☐ Unverändert attraktiv war der Besuch der „Intermodellbau 2016“ in den Dortmunder Messehallen für die über 82 000 Gäste, die auch in diesem Jahr teilweise lange Wege zurücklegten, um Deutschlands größte Modellbau-Messe erleben zu können. Gänge schwarz von Menschen, und das von Mittwoch-Morgen bis Sonntag-Nachmittag, als ungemütliches April-Wetter wohl noch einige zusätzliche Gäste in die Hallen trieb. Fast jeder Fünfte kam aus dem Ausland. Fünf Tage lang präsentierten große und kleine Hersteller, Anlagen- und Dioramenbauer sowie viele Händler das Beste, was sie hatten, darunter viele Neuheiten, die während der Spielwarenmesse in Nürnberg (noch) nicht zu sehen waren. Gerade im Kleinseriensektor wartete so manche Überraschung, doch auch lang angekündigte Neuheiten waren erstmals live zu erleben, man denke an die hervorragende 50 von Lenz in 0.

Der Modellbahnverband in Deutschland e.V. (MOBA) hatte wieder 30 Modellbahnanlagen von Klubs und Vereinen aus fünf Ländern ausgewählt, deren Spektrum so gut wie alle Baugrößen abdeckte. „Alle Anlagen sind gut angekommen“, erklärte Karl-Friedrich Ebe, Messereferent des MOBA. „Besonders die internationa-



Firmeninhaber Andreas Krug freut sich: Die 75 1115 riecht gut aus ihrem Schornstein.



Modellbahn vor 50 Jahren: Im Original-Wohnzimmer dreht sie sich im Kreis.



Hornby-Deutschland-Chef Knut Heilmann zeigt die neuen Feuerwehr-Modelle für H0.

len Gäste sind begeistert von der Intermodellbau. Mit ihrem Angebot ist die Messe eindeutig Deutschlands Nummer eins im Modellbahnsektor. Die Besucher auf unserem Stand haben teilweise bis zu 600 Kilometer für die Anreise zurückgelegt", so Ebe. Traditionell werden in Dortmund viele der sehenswerten Exponate zum ersten Mal gezeigt, darunter auch etliche Meisterwerke unserer Nachbarn aus den Niederlanden oder Belgien, die ihr Modellbau-Handwerk verstehen. Eines der Highlights war sicher die H0-Semmering-Bahn des Modellbau-Teams Köln, auch wenn auf ihr tausende immergleiche Nadelbäume etwas steril wirkten. Für den Ausgleich sorgten kleinere Anlagen, bei denen jeder Grashalm einzeln platziert zu sein schien. Der MEB war mit drei Fotografen vertreten, um die Glanzstücke der Anlagenschau unseren Lesern in den nächsten Ausgaben präsentieren zu können. Auch der Markt funktioniert weiterhin: „Wir sind absolut zufrieden, sowohl mit dem Umsatz als auch mit der Frequenz am Stand", so das Fazit von Thomas Neumann, Verkaufsleiter bei Roco und Fleischmann. Dieser positiven Meinung konnten sich die meisten Aussteller anschließen, darunter auch die VG Bahn. Wir möchten uns an dieser Stelle daher bei unseren treuen Kunden bedanken, die uns in Dortmund besuchten.



Der gute Geist der Modellbahn: Karl-Friedrich Ebe vom MOBA sorgte für die perfekte Organisation der Dortmunder Schau.



Nun lebt sie: Bernd Lenz rangiert mit dem voll funktionsfähigen 0-Modell der DB-50.



Ist doch einfach: Ralf Kittler zeigt die Begrünung eines Großspur-Baumes mit Heki-Material. Hier klebt der Chef selbst.

FOTOS (7): FRANK ZARGES

MEB-GEWINNSPIEL

Verkehrsrote Güter-Spezialisten

☐ Ganz ohne schwierige Quizfrage: Alle Leser hatten die Chance, eines der beiden Trix-Modelle der BR 132 in Epoche-VI-Ausführung für H0 und N zu erhalten. Zwei Ludmilla-Fans sind die glücklichen Gewinner: Michael Schüler aus Suhl sowie Hans-Peter Marten aus Scharnebeck. Wir gratulieren herzlich und wünschen viel Spaß mit den Modellen.



Zwei Loks unterschiedlicher Größe warten auf die Reise.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alex Bergner (ba), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Dirk Endisch, Hendrik Flath, Michael Robert Gauß, Ralf Göhl, Paul de Groot, Frank Zarges

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154, Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 28, ab 1.1.2016, Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Birgit Pill, (Bestellservice, (08141) 53481-0)

SEKRETARIAT
Petra Schwarzendorfer, Melanie Hilpert

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]


FOTO: ARMIN SCHMUTZ

JAHRHUNDERT-PROJEKT: DER NEUE GOTTHARD-TUNNEL

Anfang Juni wird in der Schweiz der längste Eisenbahntunnel der Welt eröffnet. Nach beinahe zwei Jahrzehnten Bauzeit beginnt eine neue Ära im alpenquerenden Schienenverkehr. Der Gotthard-Basis-Tunnel ist ein Projekt der Superlative.


FOTO: JÖRG HAJT

PFIFFIGER NACHWUCHS

Zwölf Schüler der Modellbahn-AG eines Dülmener Gymnasiums sorgen mit ihrer Segmentanlage in den Spuren H0e und H0 für Aufsehen.

Das Juli-Heft erscheint am **8. Juni** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch


FOTO: MICHAEL ROBERT GAUSS

HÖHEPUNKT VOR NEUBEGINN

Unter dem Thema „Eisenbahn-Romantik“ fand das letzte Markelsheimer Seminar in seiner bisherigen Form statt.

AUSSERDEM

Militär-Eisenbahn

Die strategisch wichtige Rolle der deutschen Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg blieb nicht ohne erhebliche Auswirkungen auf den zivilen Schienenverkehr im Reichsgebiet.

Kleine Klappen

Im Güterwagen-ABC stellen wir die „Wuppertal“-Klappdeckelwagen vor.

Alter Begleiter

Die Güterzugbegleitwagen gehörten einst zum Bahn-Alltag. Wir zeigen die Alterung und Superung eines Modells.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

SPREEWALD-EXPRESS

Seit 150 Jahren kann man per Eisenbahn von Berlin in den Spreewald und weiter nach Cottbus fahren.


FOTO: FRANK ZARGES

DEUTSCHLAND MADE IN NETHERLANDS

Der „Modelspoorclub Veluwezoom“ zeigte den Besuchern der Intermodellbau 2016 deutsche Eisenbahn der Epoche III.



ABVERKAUF — SOLANGE DER VORRAT REICHT!

PIKO

① H0 Piko 71064
Diesellok „Vectron“ BR247 001-1, DBAG, Ep.VI
UVP ~~134,99~~ €
99,99 €

① H0 Piko 71264
Diesellok „Vectron“ BR247 001-1, DBAG, Ep.VI, AC-Digital
UVP ~~157,99~~ €
129,99 €

② H0 Piko 59452
E-Lok BR101, DBAG, Ep.VI „CEWE“
UVP ~~94,99~~ €
49,99 €

① 

② 

③ 

④ 

⑤ 

⑥ 

Rivarossi

Roco

③ H0 Roco 73419
E-Lok BR111, DB, Ep.IV, kobaltblau
UVP ~~129,99~~ €
99,99 €

③ H0 Roco 79419
E-Lok BR111, DB, Ep.IV, kobaltblau, AC-Digital
UVP ~~179,99~~ €
149,99 €



④ N Brawa 67067
Kesselwagen 4-achsig, DB, Ep.III „Westfalen“
UVP ~~34,90~~ €
24,99 €

⑤ H0 Brawa 48865
Kesselwagen, DB, Ep.III „Gasolin“ **UVP ~~29,95~~ €**
19,99 €

⑥ H0 Rivarossi HR6273
Flachwagen, DB, Ep.IV, mit Ladung
UVP ~~34,90~~ €
16,99 €

⑦ H0 Rivarossi HR4180
2er Set Salonwagen „Deutsche Weinstraße“, DB, Ep.IV **UVP ~~119,90~~ €**
54,99 €

⑧ H0 Rivarossi HR4181
Personenwagen BDn737, 2.Klasse, DB, Ep.IV
UVP ~~59,90~~ €
29,99 €

⑨ H0 Rivarossi HR4182
2er Set Personenwagen n-Wagen, DB, Ep.IV
UVP ~~119,90~~ €
54,99 €

⑩ H0 Rivarossi HR4183
2er Set Wendezug „Karlsruhe“, DB, Ep.IV
UVP ~~139,90~~ €
59,99 €

⑪ H0 Rivarossi HR4179
Personenwagen Bm239, 2.Klasse, DB, Ep.IV
UVP ~~59,90~~ €
29,99 €

⑦ 

⑧ 

⑨ 

⑩ 

⑪ 

UVP: Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers

Diese Restbestände sind nur noch teilweise bei den hier aufgeführten Fachhändlern erhältlich – bitte fragen Sie nach!

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

ToyNedo – Spielwaren Raschka
44137 Dortmund · Westenhellweg 132
Tel. 0231-58449820 · info@toynedo.de
www.toynedo.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · info@mbs-saar.de
www.mbs-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS“ — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!

märklin
TRIX

Die Legende am Gotthard



Dampflokomotive mit Schlepptender Serie C 5/6 „Elefant"



Nach der Übernahme der Gotthardbahn im Jahr 1909 durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zeigte sich schnell die Notwendigkeit zur Beschaffung einer Lokomotive mit größerer Leistungsfähigkeit, um den Betrieb auf den Steilrampen am Gotthard und den Zufahrtsstrecken im Flachland wirtschaftlicher gestalten zu können. Neben der Bespannung von Güterzügen sollten die Loks auch vor Schnellzügen auf den Steilrampen eingesetzt werden können, was neben hoher Zugkraft auch eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h erforderte.
Schon 1913 standen die zwei Prototypen 2901 und 2902 der Bauart C 5/6 zur Erprobung bereit. Die legendäre Gotthard-Dampflokomotive wird aus Anlass der Einweihung des neuen Gotthard-Basistunnels in einer einmaligen Serie gefertigt.

Vorbild: Gotthard-Dampflokomotive Serie C 5/6 „Elefant" der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), mit 3-achsigem Schlepptender, für den Einsatz im Güter- und Schnellzugverkehr auf der Gotthard-Strecke. Betriebsnummer 2965, heute noch im Verkehrshaus in Luzern ausgestellt.



märklin H0

Wechselstrom



39250 Gotthard-Dampflokomotive Serie C 5/6 **€ 499,99 ***

Highlights:



- **Komplette Neuentwicklung**
- Stärkste Dampflokomotive der SBB, mit Beinamen „Elefant"
- Als Gotthard-Lokomotive vor genau 100 Jahren im Jahr 1916 gebaut
- Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar
- Raucheinsatz liegt serienmäßig bei
- Umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen

Ein passendes Güterwagen-Set finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 46056.

TRIX H0

Gleichstrom



22925 Gotthard-Dampflokomotive Serie C 5/6 **€ 499,99 ***

Highlights:



- **Komplette Neuentwicklung**
- Stärkste Dampflokomotive der SBB, mit Beinamen „Elefant"
- Als Gotthard-Lokomotive vor genau 100 Jahren im Jahr 1916 gebaut
- Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar
- Raucheinsatz liegt serienmäßig bei
- Umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen

Ein passendes Güterwagen-Set finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 46056. Bei Bestellung bitte Gleichstrom-Radsätze angeben.

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de
www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix